
3 1761 07827831 4

A. MILLERAND



POLITIQUE

DE

RÉALISATIONS

DEUXIÈME MILLE

PARIS

BIBLIOTHÈQUE-CHARPENTIER

EUGÈNE FASQUELLE, ÉDITEUR

11, RUE DE GRENELLE, 11

1911

INTRODUCTION

L'ORGANISATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL

Un trait décisif et rare marque l'œuvre tout entière de M. Alexandre Millerand, comme il caractérise aussi avec une force singulière la personnalité de cet homme d'État : la volonté d'aboutir à des actes, à des résultats. Cette énergie dans la poursuite des fins de son action politique est étroitement associée, chez M. Millerand, à la constante préoccupation de cette organisation sociale qu'il propose comme idéal à la démocratie moderne. L'ancien collaborateur de Waldeck-Rousseau a toujours professé que les paroles ne valaient qu'autant qu'elles représentaient des réalités immédiates. A l'encontre de ceux qui ne redoutaient pas d'exalter d'amples solutions sociales qu'ils

savaient irréductibles aux possibilités présentes, M. Millerand a défendu, tant dans le pays qu'au Parlement et au pouvoir, la politique des résultats, celle qui résout le présent et n'élude point les responsabilités, la seule enfin qui, en apportant chaque jour à la démocratie le bienfait pratique et concret des réformes, soit véritablement génératrice de progrès social.

De même qu'au ministère du Commerce, de 1899 à 1902, M. Millerand n'avait cessé d'inspirer ses actes de la nécessité urgente d'aboutir, cette fois encore, au cours des quinze mois qu'il a passés à la tête du ministère des Travaux publics, il ne s'est pas un jour départi de cette même ligne de conduite qui orienta tout son effort politique. Aussi bien les discours qu'on trouvera réunis plus loin constituent-ils, bien moins que des manifestations oratoires pourtant remarquables, le commentaire et la justification des actes du ministre. Ce ne sont pas, il faut y insister, des morceaux d'éloquence parlementaire qu'il a paru bon de grouper pour en faire valoir la forme, la clarté, la vigueur. l'ordonnance, mais bien plutôt l'illustration même des idées, des conceptions générales et finalement des actes qu'auront à examiner

ceux qui voudront porter un jugement sur l'œuvre accomplie par M. Millerand, ministre des Travaux publics. Il n'est donc rien dans ce livre, qui ne concoure à faire spontanément saisir et comprendre l'œuvre de réformes économiques, l'œuvre de faits et de réalisations qu'au ministère des Travaux publics M. Millerand a entreprise, avec le seul désir d'accroître la prospérité et la force de ce pays. C'est une idée chère à cet homme d'Etat que le progrès social d'une nation est en raison directe de sa puissance économique et industrielle. Placé à la tête du département ministériel qui est précisément chargé de l'outillage économique du pays, M. Millerand a tout accepté de ces grandes responsabilités. Il a pris des décisions, rendu des décrets, fait voter des lois, déposé des projets qui, tous, avaient pour objet d'accroître les « moyens économiques » de la France, d'augmenter sa vitalité commerciale, de l'enrichir en un mot. En augmentant ainsi, grâce aux mesures prises et à celles qu'il a indiquées, le « rendement » du pays, en développant, par de grands travaux et par des lois bienfaisantes de liberté et d'autonomie, les forces marchandes de la nation, en apportant à tous les centres com-

merciaux un incessant appui, M. Millerand a contribué fortement à rendre à ce pays la confiance qu'il doit avoir dans ses ressources industrielles. Il l'a préparé ainsi, en ne travaillant que pour sa richesse, à accepter la charge des réformes sociales qu'un grand peuple comme celui-ci se doit de réaliser.

C'est le 25 juillet 1909 que paraissait au *Journal officiel* le décret présidentiel donnant la composition du nouveau ministère. A M. Millerand, le président du Conseil confiait le département des Travaux publics, auquel on rattachait directement, sur la demande du nouveau ministre, les Postes, les Télégraphes, les Téléphones.

L'importance et le grand nombre des responsabilités diverses auxquelles il était soudain appelé à faire face, imposaient au ministre des Travaux publics le devoir, avant toute étude et toute action, d'organiser le travail dans tous les services de son département. Dès le lendemain même de la constitution du Cabinet, M. Millerand prenait une initiative qui devait avoir pour résultat d'établir des relations normales et un contact régulier entre le ministre et les grands services administratifs placés sous ses ordres. Il décidait de réunir chaque lundi, dans une

conférence, tous les directeurs de son administration (travaux publics, postes, télégraphes, chemins de fer de l'État). Au cours de ce conseil, toutes les questions ressortissant à ces divers services seraient traitées, et le ministre, assumant ainsi en personne la direction des travaux de son ministère, allait faire prévaloir cette unité de vues et de méthode qui a si fortement marqué ce second passage de M. Millerand aux affaires.

En même temps qu'il procédait de la sorte à l'organisation générale du travail, M. Millerand portait son attention sur les grands services postaux dont l'organisation intérieure ne lui semblait ni assez logique, ni assez souple. Et il décidait aussitôt de modifier profondément les attributions des directions existantes. Bien loin d'avoir l'autonomie indispensable à tout service industriel d'État, bien loin de pouvoir s'administrer, se gérer elles-mêmes sous le contrôle supérieur du ministre, ces directions vivaient dans une sorte de centralisation confuse propre à susciter à tout moment des conflits. Dépendant les unes des autres elles se gênaient, et il devenait du même coup à peu près impossible de définir et d'atteindre les responsabilités. Le service téléphonique notamment

chevauchait sur les deux directions de l'exploitation électrique et du matériel. Lui faisait-on grief de son fonctionnement imparfait? Il en rejetait aussitôt la faute sur le matériel, qui ne lui livrait que des appareils insuffisants et inaptes à fournir le travail qu'on attendait d'eux. Ou bien il s'en prenait à l'exploitation, qui ne permettait, disait-il, qu'une utilisation médiocre des appareils.

M. Millerand décida de changer tout cela. Un décret institua, à la place de l'organisation existante, trois directions : la direction de l'exploitation téléphonique, qui comprenait tout le service du téléphone (matériel et exploitation) ; la direction des services télégraphiques, comprenant l'exploitation télégraphique intérieure et internationale, les câbles sous-marins, la télégraphie sans fil et le matériel nécessaire à ces différents services ; et enfin la direction de l'exploitation postale, groupant l'exploitation postale et le matériel utilisé par celle-ci.

Quelques mois plus tard, poursuivant cette besogne d'organisation, le nouveau ministre des Travaux publics allait également prendre, dans le même ordre d'idées, une mesure intéressante. Il faisait adopter par le Parlement, dans la loi de finances du 8 avril 1910,

la création d'une Direction au Ministère des Travaux publics comprenant les mines (qui ressortissaient jusque-là à la Direction des routes et de la navigation), les voies ferrées d'intérêt local et les distributions d'énergie électrique. En présence des services que sont journellement appelés à rendre les réseaux d'intérêt local, et, d'autre part, en raison de l'extension croissante des industries électriques dans les départements, M. Millerand avait pensé qu'il convenait de reconnaître leur importance en en confiant le contrôle à une direction nouvelle également chargée des mines. Il ne doutait pas que, de la sorte, les affaires ressortissant à ces services pussent être plus attentivement et plus rapidement traitées.

En même temps qu'il procédait à la refonte des grandes directions postales, à la création de la direction des mines, il réformait dans le même esprit nombre d'autres grands organes administratifs. Par un décret en date du 25 août 1909, un mois seulement après son arrivée aux Travaux publics, il réorganisait le Conseil général des Ponts et Chaussées. Il y faisait entrer les directeurs du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, avec droit de vote pour les affaires ressortissant à la direction des chemins de fer.

Un peu plus tard, par un décret en date du 29 décembre 1909, M. Millerand apportait également au Comité de l'exploitation technique des chemins de fer de profondes modifications. On n'ignore pas que cet important organe consultatif a pour mission de se prononcer sur toutes les inventions intéressant les chemins de fer. Il est en outre chargé d'étudier les causes des accidents et d'en déduire les remèdes propres à les prévenir; enfin, il est saisi de tous les règlements généraux et spéciaux de l'exploitation. Bref, sa tâche est considérable et intéresse au plus haut point la sécurité publique. Il convenait donc d'accroître la portée pratique de ses études en appelant à participer à ses travaux, à côté de fonctionnaires nécessairement techniciens, des hommes à qui l'expérience journalière de l'exploitation des chemins de fer fournît la matière d'observations pratiques. C'est ce que fit M. Millerand en faisant paraître un décret qui réduit, d'une part, le nombre des fonctionnaires délégués au Comité, et, d'autre part, y introduit six représentants des grandes Compagnies, et six agents, employés ou ouvriers des chemins de fer.

Dans le même ordre d'idées, M. Millerand devait aussi remanier et réorganiser le Comité

consultatif des chemins de fer. Un décret, en date du 31 mai 1910, y appelait, avec voix consultative les directeurs des grands réseaux. On allait pouvoir de la sorte discuter directement avec les intéressés ces questions de tarifs dont les homologations faisaient auparavant l'objet d'interminables échanges de correspondances.

Bien d'autres mesures d'ailleurs allaient être prises par M. Millerand, dans les Travaux publics et les Postes, qui toutes étaient inspirées par le souci de la meilleure utilisation des intelligences et des capacités. Une collaboration régulière et réfléchie des techniciens et des ouvriers, l'autonomie nécessaire assurée aux grands services administratifs, un contact permanent entre tous ceux, à quelque degré qu'ils se trouvent, qui sont les artisans d'une même œuvre, et, comme fin, le soin constant de l'intérêt général, voilà les principes qui ont orienté l'action de M. Millerand, et sur lesquels il a voulu organiser les travaux du Ministère qui lui était confié.

A tous ses collaborateurs, grands et petits, M. Millerand avait tenu d'ailleurs à faire connaître dès son arrivée au Ministère, les grandes lignes du contrat moral qu'il leur proposait. Les 30 juillet 1909, quelques jours

après la constitution du Cabinet, M. Millerand recevait au Ministère le personnel de son administration. Il y avait là, à côté du corps illustre des Ponts et Chaussées et des Mines, des membres des grands Comités techniques, des délégués, particulièrement nombreux, de toutes les catégories du personnel postal, et notamment du Syndicat national des ouvriers des lignes, dont M. Millerand avait, dix ans plus tôt, au Ministère du Commerce, favorisé la création. En termes précis, le Ministre des Travaux publics indiqua comment, avec la collaboration de tous, il entendait faire œuvre féconde. En même temps qu'il assurait tous ceux qui l'écoutaient de ses sentiments de bienveillance et de justice à leur égard, il leur demandait le dévouement le plus absolu à l'intérêt général, à l'intérêt du public, « notre maître à tous ». Il les invitait à tout faire pour assurer aux services d'Etat un fonctionnement irréprochable, en même temps qu'il les confirmait dans cette certitude que nul plus que lui ne défendrait, en retour, leurs intérêts professionnels. C'est par cet appel à une loyale entente et à une mutuelle confiance en vue du bien public que M. Millerand tint à inaugurer les travaux de son ministère.

AUX TRAVAUX PUBLICS

L'expansion économique du pays. — Les grands projets : l'autonomie des ports.

Puisque M. Millerand n'a cessé de soutenir que la richesse économique d'un peuple était la base de ses progrès dans l'ordre social, il se devait, lors de son retour aux affaires, de tout mettre en œuvre pour accroître la prospérité nationale et la vitalité industrielle du pays. Depuis bien des années déjà M. Millerand suivait les efforts faits par les nations étrangères, pays d'Empire et démocraties, pour s'enrichir. Il avait étudié, à maintes reprises, l'organisation économique des grands centres commerciaux ou maritimes répartis à travers le monde. Il arrivait donc au Ministère des Travaux publics muni de cette expérience personnelle et de cette science de la vie économique moderne qui devait donner tant d'ampleur et de caractère à son programme. Enfin, dès les premiers mois de son ministère, il décidait d'entreprendre des voyages dans tous les grands centres industriels et maritimes de France. Avant de déposer des projets de loi d'intérêt général, avant de mettre en œuvre un programme économique, fût-il le

mieux adapté aux nécessités de l'évolution d'une nation moderne, M. Millerand voulait connaître d'une manière précise les besoins, les usages, les possibilités de nos grandes cités maritimes. Il tenait à aller chercher aux seuls endroits où il les pouvait trouver les éléments d'un programme de travaux et de défense économique qui, tout en s'inspirant des lois générales du progrès, demeurât rigoureusement français et satisfît par là même aux nécessités particulières du pays.

Peu de temps, en effet, après son arrivée au ministère, M. Millerand inaugurait la série de ses voyages d'études par la visite de Rouen, et du Havre. En compagnie des membres de la Chambre de commerce, il examinait les travaux de navigabilité de la Seine et se faisait très exactement renseigner sur les besoins maritimes de la région. Au déjeuner qui lui était offert à Tancarville, le ministre des Travaux publics faisait connaître sa ferme intention de n'avoir en vue que l'intérêt général. Il s'exprimait en ces termes particulièrement applaudis :

« Je n'ai rien à atténuer ni à retirer aux idées politiques qui sont les miennes, mais je pense que lorsqu'on a l'honneur et la lourde charge d'appartenir au Gouvernement, on

doit chercher, avec le programme de son parti, à faire le bien du pays, c'est-à-dire à servir exclusivement les intérêts généraux, sans acception de personnes. »

De Rouen, M. Millerand se rendit au Havre. Après une visite attentive de tous les travaux en cours, le ministre eut une longue conférence, à la Bourse du Commerce, avec les membres de la Chambre de Commerce et la Municipalité. Au cours de cette entrevue, certaines observations furent présentées par le Président de la Chambre de Commerce sur les dispositions principales de l'avant-projet relatif à l'autonomie des ports. On demanda notamment que les Chambres de Commerce fussent représentées d'une façon plus importante au sein des conseils chargés de l'administration des ports. Le ministre fit alors remarquer que bien loin de restreindre le rôle des Chambres de Commerce, l'avant-projet consolidait leurs attributions. Un intéressant échange de vues eut lieu qui permit à M. Millerand d'apprécier les dispositions des intéressés à l'égard de l'initiative gouvernementale.

Enfin, le 21 septembre 1909, M. Millerand inaugurait par Nantes le voyage d'études maritimes qu'il s'était proposé de faire dans

tout le Sud-Ouest. Dès son arrivée, il s'embarquait, en compagnie des membres de la Chambre de commerce, sur un vapeur et visitait le port. Il se rendait ensuite à la Chambre de commerce, où on l'entretenait des vastes projets dont on peut attendre une transformation totale de Nantes.

Le lendemain, M. Millerand se rendait à Saint-Nazaire. Il y trouvait les membres de la Chambre de commerce, les ingénieurs, les représentants des Compagnies de navigation, les notabilités de l'industrie et du commerce également heureux d'apprécier en sa personne un ministre résolu à défendre les intérêts vitaux du pays. M. Millerand devait, là, s'entendre féliciter sans réserves de sa résolution de donner aux ports de commerce un régime d'autonomie. Et, dans sa réponse, le ministre précisait le caractère de la réforme qu'il se proposait de mettre en chantier : « En donnant aux ports, disait-il, une vie plus indépendante, nous leur permettrons de faire la preuve de leur vitalité ».

M. Millerand comptait bien poursuivre sur d'autres points du pays la vaste enquête commencée. Après avoir saisi, dès le 19 octobre, la Chambre du projet de loi sur l'autonomie des ports, il repartait, aux premiers

jours de janvier, pour une nouvelle tournée d'études. Il se rendait d'abord à la Rochelle, où son attention était appelée sur le développement pris par le port de la Pallice et sur les travaux d'agrandissement devenus nécessaires.

A Bordeaux, où il allait ensuite, le ministre s'entendait faire, à une séance de la Chambre de commerce, l'exposé de la situation du grand port français, aussi mal outillé que riche cependant. Le lendemain il se rendait à nouveau à la Chambre de commerce, et là, faisait connaître son avis sur chacun des grands travaux projetés. Traçant enfin le tableau de ces vastes transformations de Bordeaux, il y voyait pour cette grande cité la certitude d'un nouvel essor économique. M. Millerand donnait, en terminant, l'assurance que, entièrement dévoué aux grandes œuvres qui font la prospérité économique du pays, il allait user de tout son pouvoir pour hâter la réalisation de ce programme de travaux.

Poursuivant son voyage, le ministre se rendait aussitôt à Cette. A Montpellier, le lendemain, il étudiait, en compagnie de M. Ruau, ministre de l'Agriculture, la question si complexe et si importante des canaux du Rhône. Quelques heures plus tard, M. Millerand était à Marseille; son séjour débutait par la visite

des travaux du Canal de Marseille au Rhône et du viaduc de Caronte.

En mai 1910, c'était sur le réseau de l'État un voyage d'études sur le caractère et l'importance duquel nous aurons plus loin à revenir. S'il faut ici le signaler, c'est que M. Millerand devait en profiter pour examiner la situation maritime de plusieurs autres villes, Dieppe, Caen, Cherbourg, Granville. Il étudiait à Dieppe les aménagements projetés de la gare maritime. A Cherbourg, on lui soumettait les plans d'un nouveau port. A Caen, les membres de la Chambre de commerce appelaient son attention sur les travaux à exécuter dans les bassins.

De toutes ces expériences que voulait personnellement pratiquer à travers tout le territoire le ministre des Travaux publics, de toutes ces investigations incessantes destinées à susciter des réformes ou à corriger celles qui avaient été mises en chantier, devaient naître des projets, étroitement inspirés des besoins du pays, et destinés à faciliter son essor économique. La plus forte de ces idées est assurément celle-là même à laquelle M. Millerand devait donner corps, le jour où il déposa devant la Chambre le projet de loi sur l'autonomie des ports. L'idée génératrice,

il l'avait puisée dans la conviction que la force économique d'un pays est à la mesure des libertés et des responsabilités consenties à tous ceux qui servent le développement général; il l'avait puisée aussi dans l'exemple donné par l'étranger, qui nous fait voir la prospérité croissante des ports libres. Quant aux modalités d'application, c'était précisément le but de M. Millerand, dans ses voyages, d'aller les rechercher au moyen d'une expérience personnelle.

En déposant le projet sur le régime des ports maritimes, M. Millerand réalisait une idée qui avait déjà fait l'objet de plusieurs initiatives parlementaires. A quelques reprises déjà, on avait demandé que l'administration des ports fût décentralisée, contrôlée et gérée avec moins de rigueur par l'État, et qu'elle passât aux mains d'organisations autonomes locales ou régionales, Chambres de commerce, syndicats de négociants et d'armateurs. Ces intentions devaient demeurer lettre morte. Il appartenait à M. Millerand de mettre sur pied, d'accord avec ses collègues, et d'apporter au Parlement un système qui conciliât tout ensemble les intérêts et les besoins particuliers immédiats de tous les représentants de l'activité commerciale d'un port, et aussi

les droits de l'État à qui revient la mission de veiller au développement économique général du pays, et par conséquent à l'exécution des grands travaux d'utilité nationale.

Ce qu'est en soi le projet, le régime qu'il donne aux ports français de commerce, la liberté et les droits qu'il leur accorde, les garanties de contrôle et d'autorité et la part de gestion qu'au nom de l'intérêt général il laisse à l'État, nous ne saurions les énoncer ici dans le détail. Ce qu'il importe seulement de mettre en évidence, c'est cette idée maîtresse qu'en France, où le commerce maritime est durement concurrencé, l'État ne peut se désintéresser de la vie économique des ports et laisser leur administration aux mains des seules personnalités de la région Aussi le projet prévoit la création, dans chaque port, d'un conseil d'administration de quinze membres, parmi lesquels des membres de la Chambre de commerce et des représentants de l'État. Le port est investi de la personnalité civile, et le Conseil prend avec la collaboration de l'État la plupart des décisions qui concernent sa gestion.

Telle est, en quelques lignes, l'économie d'un projet qui, avant même d'être déposé, provoqua par tout le pays un grand mouvement

d'attention. Les présidents des Chambres de commerce, réunis le 20 septembre, avaient d'abord émis le vœu que les Chambres demeurassent « investies de toutes les prérogatives et de tous les mandats qu'elles exercent actuellement... » Quand survint le projet définitif qui modifiait dans un sens favorable aux Chambres de commerce toutes les dispositions les concernant, l'agitation fit place à une adhésion sympathique. Le Parlement et l'opinion publique comprirent que le régime nouveau allait soustraire les ports à la tutelle étroite des pouvoirs publics, que c'en serait fini des inconcevables lenteurs administratives qui retardaient l'exécution des travaux, qu'enfin les ports français, remis aux mains des intéressés, seraient désormais en mesure, avec la coopération de l'État, de répondre rapidement aux nécessités du progrès et contribueraient ainsi, par leur libre développement, à l'essor économique général. Dès le 28 octobre 1909, d'ailleurs, la Commission du commerce de la Chambre approuvait l'économie générale du projet et confiait à M. Chaumet le soin de déposer un rapport favorable.

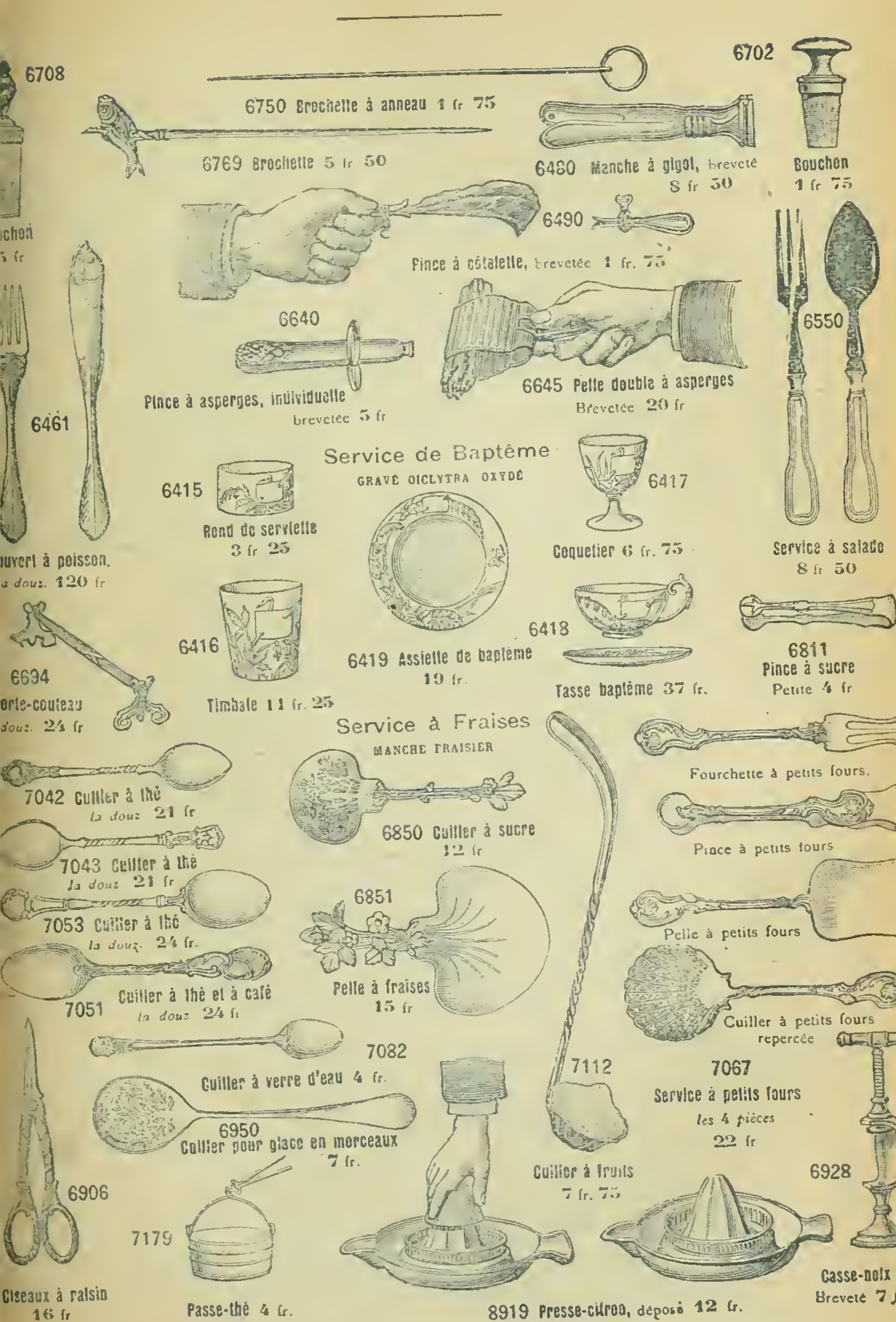
M. Millerand avait à plusieurs reprises, donné toute son attention aux grands travaux publics en cours sur divers points du territoire.

C'est ainsi qu'il visita, vers la fin de 1909, les travaux du transpyrénéen et du chemin de fer de la Cerdagne. Le 24 septembre, en compagnie des notabilités de la région, le ministre des Travaux publics, qui venait d'être dans l'Ariège l'hôte de M. Delcassé, inspectait les travaux du tunnel de l'Hospitalet.

Un peu plus tard, le ministre traversait le col de Puymorens et arrivait en Cerdagne, à Puigcerda, l'un des points principaux de la future ligne franco-espagnole de Cerdagne. Une réception brillante attendait là le représentant du Gouvernement. De part et d'autre, tant du côté espagnol que du côté français, l'assurance était donnée d'un dévouement égal à l'œuvre entreprise. Le ministre examinait les travaux d'art exécutés avec une émouvante audace par les ingénieurs, à travers tout ce pays abrupt et pittoresque. Et dans le banquet donné à Olette, à l'issue de ce voyage, rendant hommage aux efforts accomplis dans cette région, il invitait tous les Français à oublier les querelles intestines et à collaborer à la mise en valeur des richesses naturelles du pays. Le premier, il devait s'inspirer de cet idéal en donnant à toute son action le caractère d'utilité nationale qui la distingue si nettement.

CHRISTOFLE & CIE

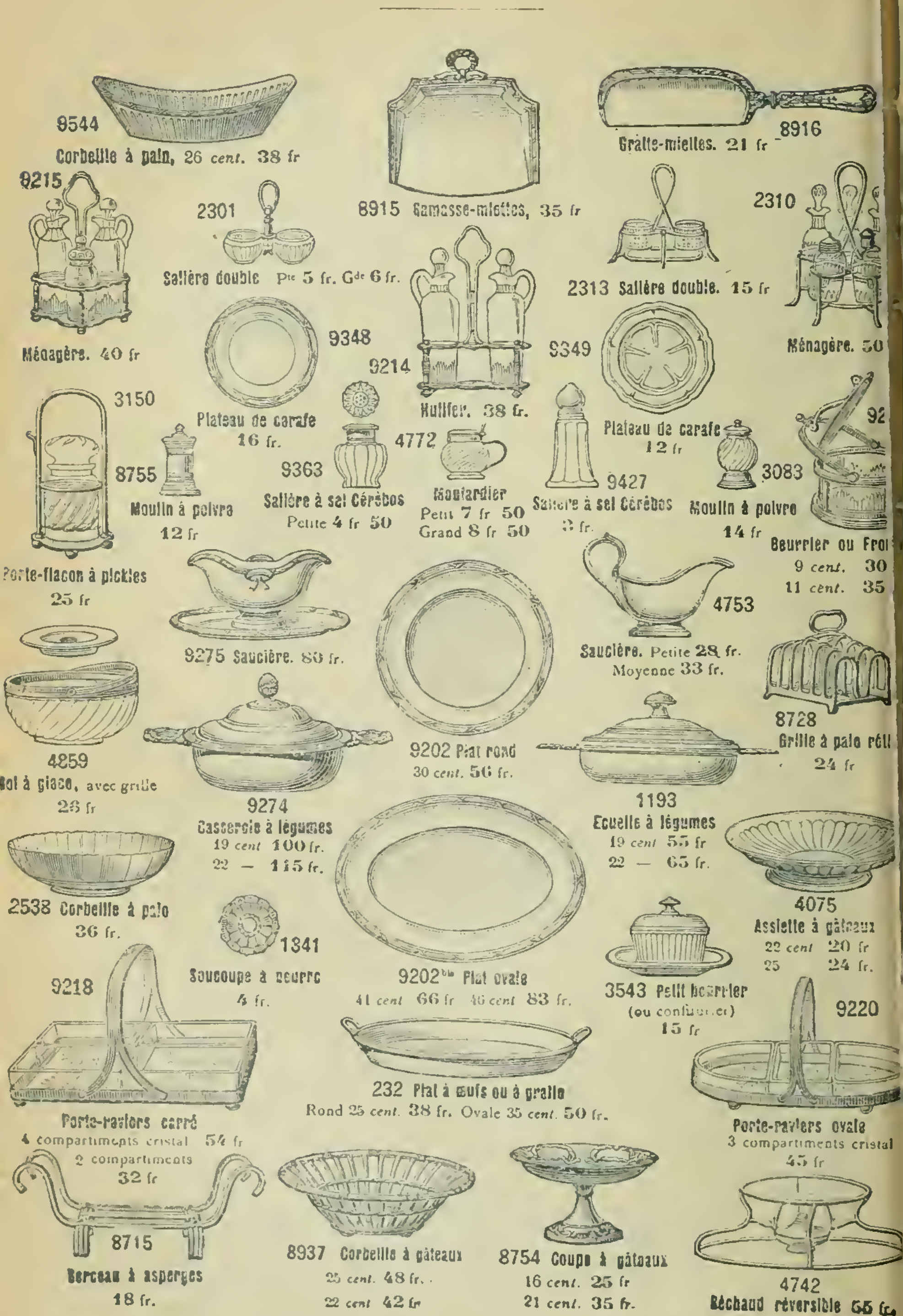
56, rue de Bondy - Paris



ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

CHRISTOFLE & CIE

56, rue de Bondy - Paris

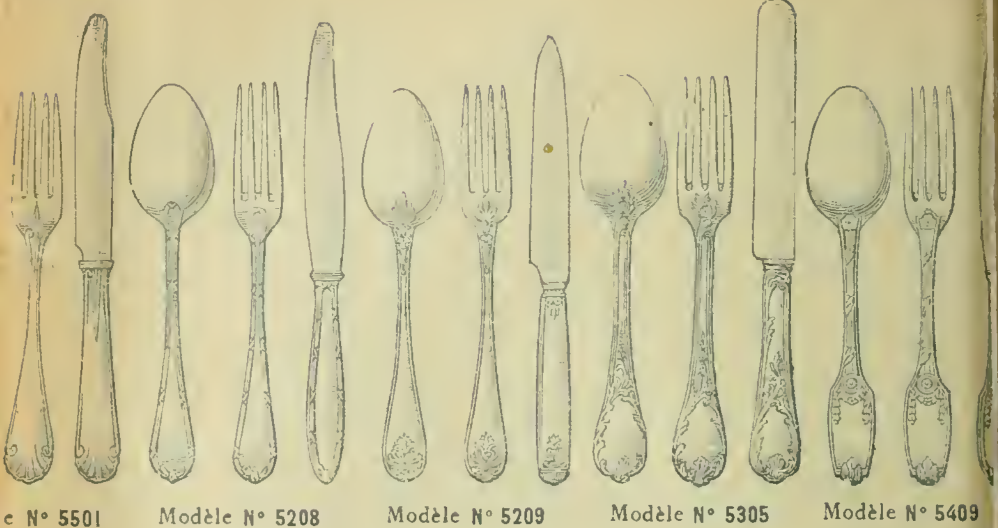


ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

CHRISTOFLE



MÉTAL BLANC



e N° 5501 — ·CTOIRE

Modèle N° 5208 — LOUIS XVI RUBANS CROISÉS

Modèle N° 5209 — EMPIRE MALMAISON

Modèle N° 5305 — L. XV MARLY

Modèle N° 5409 — L. XVI DELAFOSSE

PETITE ORFÈVRERIE

ARGENTÉE SUR MÉTAL BLANC

ASSORTIE AUX COUVERTS

		PRIX						
		5002	5104	5201 5204	5501	5208 5209	5305	5…
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Truelle à poisson	*la pièce.*	10 »	12 »	14 50	14 »	16 »	17 75	[illegible]
Service à poisson.......... ..	*le service.*	18 »	23 »	26 »	26 »	26 »	28 50	[illegible]
Couverts à poisson, fond uni.	*la douzaine.*	63 »	63 »	120 »	»	72 »	84 »	[illegible]
— — fond orné	—	90 »	90 »	150 »	126 »	102 »	114 »	[illegible]
Cuiller à sauce...............	*la pièce.*	6 50	6 50	7 50	7 50	7 50	8 50	[illegible]
Service à découper....... ..	*le service.*	14 »	14 »	15 »	15 »	15 »	15 50	[illegible]
Manche à gigot	*la pièce.*	8 »	10 »	10 50	9 50	9 50	10 75	[illegible]
Pelle à sel.......	*la douzaine.*	12 »	12 »	15 »	15 »	15 »	16 50	[illegible]
Cuiller à moutarde...........	*la pièce.*	2 »	2 »	2 25	2 25	2 25	2 50	[illegible]
Pelle à asperges.............	—	17 »	17 »	17 50	21 »	23 »	18 »	[illegible]
Service à salade....	*le service.*	11 »	13 50	14 50	25 »	23 »	24 »	[illegible]
Cuillers à glace......	*la douzaine.*	20 »	20 »	23 »	23 »	23 »	26 »	[illegible]
Pelle à glace.......	*la pièce.*	10 »	12 »	14 50	14 »	16 »	16 75	[illegible]
Couteau à glace	—	10 »	12 »	14 50	14 »	16 »	16 75	[illegible]
Cuiller à sucre.......	—	7 50	7 50	9 »	13 »	13 »	12 »	[illegible]
Pince à sucre..	—	6 »	6 »	7 »	7 »	7 »	7 50	[illegible]
Cuiller à compote......... ..	—	6 50	6 50	7 50	11 »	7 50	8 50	[illegible]
Pelle à tarte................	—	10 »	12 »	14 50	14 »	16 »	16 75	[illegible]

 de Fabrique et le nom CHRISTOFLE.

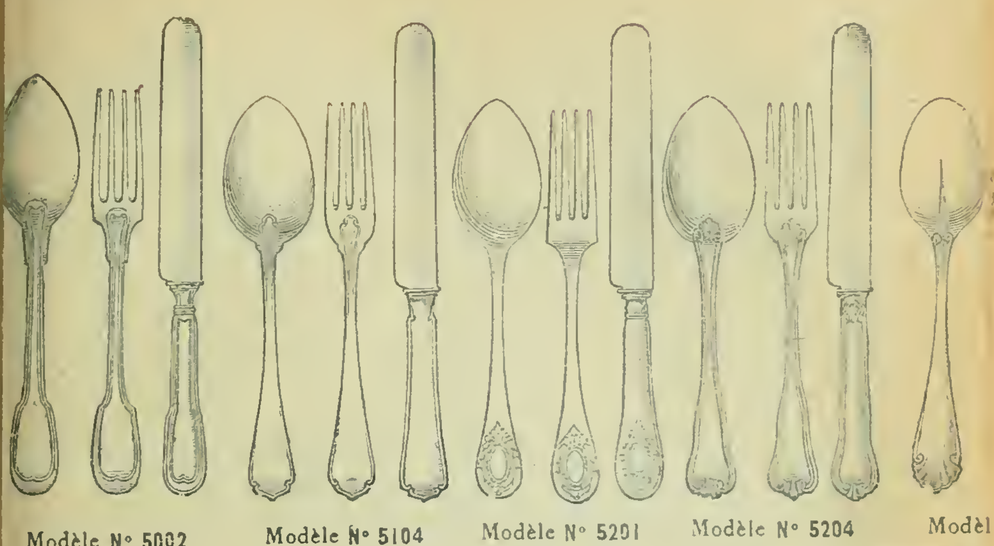
MARQUE



FABRIQUE

COUVERTS

ARGENTÉS SUR



Modèle N° 5002 FILET — Modèle N° 5104 JAPONAIS — Modèle N° 5201 ÉCUSSON L. XVI — Modèle N° 5204 VIOLON PALMETTES — Modèl DIRI

COUVERTS ET PETITE ORFEVRERIE

ARGENTÉS SUR MÉTAL BLANC

		PRIX					
		5002 5104	5201 5204	5501	5208 5209	5305	5409
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
uillers de table...............	*la douzaine.*	33 »	37 50	37 50	37 50	42 »	42 »
ourchettes de table	—	33 »	37 50	37 50	37 50	42 »	42 »
outeaux de table...............	—	33 »	39 »	41 »	41 »	42 »	44 »
uillers de dessert.....	—	30 »	34 50	34 50	34 50	39 »	39 »
ourchettes de dessert	—	30 »	34 50	34 50	34 50	39 »	39 »
outeaux de dessert, lame acier...	—	27 »	33 »	35 »	35 »	36 »	38 »
— — lame argentée	—	33 »	39 »	41 »	41 »	42 »	44 »
uillers à café......	—	17 »	21 »	21 »	21 »	24 »	24 »
uillers à moka, 10 centimètres	—	13 »	17 »	17 »	17 »	20 »	20 »
ouche, grande.........	*la pièce.*	13 »	16 »	16 »	16 »	19 »	19 »
— petite..................	—	11 »	14 »	14 »	14 »	17 »	17 »
uiller à ragoût	—	8 »	10 »	10 »	10 »	11 »	11
ouvert à servir................	*le couvert.*	14 »	17 »	17 »	17 »	19 »	19
ourchettes à huitres....	*la douzaine.*	21 »	24 »	24 »	24 »	27 »	27
— à escargots .	—	21 »	24 »	24 »	24 »	27 »	27
uillers à œufs.	—	21 »	24 »	24 »	24 »	27 »	27
ervice à hors-d'œuvre 6 pièces	*le service.*	24 »	30 »	30 »	30 »	31 »	31
outeau à fromage, lame acier..	*la pièce.*	3 50	4 »	4 »	4 »	4 25	4 2

Tous nos produits portent notre Marque

Enfin, dans le courant de janvier 1910, M. Millerand allait rencontrer à la frontière franco-italienne, son collègue des Travaux publics du Gouvernement italien, M. Rubini. Cette entrevue, motivée par une commune visite des travaux en cours de la ligne ferrée Nice-Coni-Vintimille, fut l'occasion d'un échange cordial de vues qui permit aux représentants des Gouvernements français et italien d'affirmer les liens de sympathie et d'intérêt commun qui commandent l'entente entre les deux nations.

L'entrevue eut lieu le 10 janvier. Un décor de monts escarpés et sauvages rehaussait d'un relief puissant le cadre inattendu de cette rencontre. Des sénateurs, des députés italiens, entouraient M. Rubini. Les plus courtoises paroles furent aussitôt échangées. Aux vœux que formait M. Rubini pour le développement des communications entre les deux nations, garantie de leur progrès, M. Millerand répondit en des termes dont l'élévation fut particulièrement goûtée.

Des télégrammes du président du Conseil italien, M. Sonnino, et de M. Luzzatti, ministre du Commerce, accentuèrent le caractère amical de cette heureuse rencontre des deux ministres.

L'Office du Tourisme.

A l'heure même où les premières réformes postales réalisées par ses soins lui assuraient la gratitude du public, M. Millerand décidait de fonder en France, dans ce pays l'un des plus fertiles qui soient au monde en sites merveilleux et variés, un Office du tourisme, c'est-à-dire une organisation d'État destinée à mettre en valeur les beautés pittoresques de nos régions, à en faciliter l'accès, et à prendre enfin toutes les mesures propres à développer et à améliorer, pour le plus grand bien de la population, la circulation des touristes.

M. Millerand, au cours de ses voyages, avait été amené à constater personnellement avec quelle intelligence, quel souci des commodités et des aises plusieurs pays voisins avaient organisé la circulation dans leurs plus belles régions. C'étaient là d'utiles exemples. Il venait notamment d'apprendre, par l'intermédiaire de notre chargé d'affaires à Vienne, que le Gouvernement autrichien avait créé au Ministère des Travaux publics une section « de la circulation des étrangers » chargée d'étudier l'ensemble des réformes nécessaires pour améliorer le fonctionnement des hôtels, as-

surer un meilleur entretien des routes et faciliter les voyages des touristes, quelque moyen de locomotion qu'ils emploient.

Fort de cet exemple et de plusieurs autres donnés par la Suisse et l'Allemagne, fort aussi de l'appui, de la collaboration efficace des grandes organisations françaises de tourisme : le Touring-Club, l'Automobile-Club de France, M. Millerand fit part en octobre 1909 au Conseil des ministres de son intention d'insérer dans la loi de finances un article portant création au Ministère des Travaux publics d'un *Office du Tourisme*. Le Gouvernement puis le Parlement applaudirent à l'initiative du ministre des Travaux publics : l'Office du Tourisme était créé. Voici, d'après l'article même de la loi de finances paru au *Journal officiel* du 5 mars 1910, quel était son objet :

« Art. 144. — Il est créé au Ministère des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes un Office national du tourisme ayant pour objet :

1° De centraliser et de mettre à la disposition du public les renseignements de toute nature concernant le tourisme sous toutes ses formes ;

2° De rechercher tous les moyens propres à développer le tourisme, de provoquer et au besoin de prendre toutes mesures tendant à améliorer les

conditions de transport, de circulation et de séjour des touristes.

L'Office national du tourisme est investi de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Un règlement d'administration publique déterminera les mesures d'exécution des présentes dispositions et, notamment, le fonctionnement de l'Office national du tourisme.

Moins que personne, M. Millerand n'ignorait que de puissants groupements privés avaient devancé l'État. Et il comptait bien que celui-ci, loin de les gêner, ne chercherait qu'à rendre leur tâche plus facile, leurs efforts plus féconds et plus efficaces.

« Je n'ignore pas, disait-il dans une interview, qu'on a déjà réalisé de grands progrès dans cette voie. Des associations, au premier rang desquelles se placent le Touring-Club de France et la Commission du Tourisme de l'Automobile-Club, ont donné une grande impulsion à la mise en valeur des beautés de notre pays. En province, les syndicats d'initiative se sont multipliés; ils sont aujourd'hui deux cent cinquante dont l'influence se manifeste déjà avec beaucoup de succès.

« Vous pensez bien que je ne songe pas à contrecarrer les efforts de ces groupements. Mais j'estime qu'il appartient à mon adminis-

tration non pas de se substituer à eux, mais d'aider et de provoquer leurs efforts. »

Et un peu plus loin, parlant de l'organisation pratique de l'institution nouvelle, le ministre ajoutait : « Loin de moi la pensée d'avoir voulu créer de nouveaux fonctionnaires. Il suffira au nouvel Office d'un directeur, d'un adjoint, d'un expéditionnaire et peut-être d'une dame dactylographe. » En même temps, pour que l'Office du tourisme fût toujours inspiré, dans ses recherches et ses initiatives, par des hommes particulièrement compétents, M. Millerand faisait connaître son intention d'y adjoindre une sorte de Conseil supérieur du tourisme où seraient appelées toutes les personnalités du monde sportif, industriel, commercial, dont les conseils font autorité en matière de tourisme.

Cette compréhension des besoins d'un grand pays moderne paraît d'ailleurs avoir caractérisé la plupart des initiatives de M. Millerand aux Travaux publics. Il n'est pas d'encouragements qu'il n'ait prodigués à tous ceux qui servaient le progrès sous quelque forme que ce soit.

Il a voulu, par exemple, que nos ingénieurs aillent voir, observer le progrès industriel et économique là où il se manifeste sous sa forme

la plus jeune et la plus hardie. C'est ainsi qu'il avait prévu au budget de 1911 un crédit destiné à l'envoi en mission aux Etats-Unis de jeunes ingénieurs français sortis de nos grandes Ecoles. M. Millerand, convaincu qu'à la culture technique des Facultés et des Ecoles spéciales il faut ajouter l'expérience pratique quotidiennement offerte par la vie moderne, avait formé le projet de fonder, pour nos ingénieurs, aux Etats-Unis, une institution analogue à ce que notre Ecole de Rome est à nos artistes. Il avait justement pensé qu'il devait être infiniment profitable pour nos jeunes ingénieurs, férus de théories et de formules, d'être, pendant dix-huit mois ou deux ans, les témoins et les observateurs du prodigieux essor industriel de l'Amérique du Nord. Les bénéficiaires de ces missions, soudain transportés au pays des plus audacieuses réalisations pratiques, n'auraient pas manqué de retirer de leurs visites dans les grandes cités des enseignements dont ils eussent, à leur retour, fait profiter nos industriels. On leur aurait fait voir et New-York et Pittsburg et Chicago et Philadelphie, et toutes ces villes dont l'énorme labeur et l'intense production sont de saisissants exemples de l'activité moderne. Ici, ils eussent examiné en détail

l'installation de telle vaste usine ; plus loin, ils se fussent familiarisés avec tel procédé nouveau d'exploitation ; ailleurs encore, ils eussent étudié les institutions ouvrières et les questions redoutables que soulèvent les rapports du patronat et du salariat. Et jetés ainsi en pleine fièvre, dans un monde économique et industriel bien plus hardi, plus rapide et plus opiniâtre que le nôtre, ils eussent appris la pratique moderne du progrès, pénétré les méthodes et les initiatives des autres, et, ce qui est singulièrement utile à la veille de prendre les responsabilités d'une entreprise, affermi et trempé, au contact de tant d'exemples, leur volonté.

Les réformes postales.

Si occupé qu'il fût des grands projets qui intéressent l'avenir national, M. Millerand n'a pas, pour cela, négligé de porter son attention sur les multiples rapports quotidiens du public avec son administration. Il avait remarqué combien les plus simples opérations postales exigeaient parfois de complications et coûtaient de temps. Aussi, placé à la tête du Ministère qui gérait ces services, voulut-il modifier cet état de choses, préjudiciable à tous, aux employés surchargés

de besogne, au public qui perdait son temps.

Le ministre supprima d'abord les attentes que subissaient les correspondances; il en fit accélérer la distribution.

D'autre part, des prescriptions désuètes réglaient l'envoi au tarif de cinq centimes, des cartes postales et des cartes de visite. Pour les cartes postales, elles ne bénéficiaient du tarif de cinq centimes qu'à la condition de ne porter que des formules de politesse n'excédant pas cinq mots; il n'était pas possible de les utiliser à ce tarif pour la réclame commerciale et industrielle. Un arrêté du 5 août 1909 établit que désormais les cartes postales illustrées ou non pourraient circuler affranchies à cinq centimes, soit à découvert, soit sous enveloppe ouverte dans les mêmes conditions que les imprimés. Il disposait, en outre, qu'indépendamment des cinq mots de politesse, les cartes postales pourraient porter des indications imprimées, telles que circulaires prospectus, avis de passage, annonces. réclames.

M. Millerand décida en même temps qu'à l'avenir on pourrait écrire également cinq mots quelconques, au lieu de cinq mots de politesse, sur les cartes de visite et les cartes postales affranchies à cinq centimes. C'en était

donc fini désormais des surtaxes dont certains employés frappaient les cartes où ils avaient lu de coupables formules dans le genre de celles-ci : merveilleux pays, envoyons amitiés...

De même, lorsqu'on voulait envoyer une lettre chargée ou recommandée, fallait-il s'armer de patience et consentir à un fort long stage derrière un guichet toujours encombré. M. Millerand simplifia ces opérations, en réduisant au minimum les écritures qui devaient être faites en présence du public.

Ces simplifications ayant obtenu du public le meilleur accueil, M. Millerand, deux mois plus tard, décida de les étendre aux mandats dont l'établissement et la délivrance n'étaient pas moins laborieux jusque-là. On mit dans tous les bureaux de poste des formules imprimées.

Un peu plus tard, ce fut la formule même des mandats-poste que M. Millerand décida d'alléger et de simplifier. Il adopta un libellé nouveau qui se rapprochait dans sa forme générale du mandat commercial.

Enfin le 20 octobre, M. Millerand prenait la résolution de déposer un projet de loi, dès longtemps étudié, instituant un service de comptes courants et de chèques postaux géré par l'administration des postes. Si ce projet

est adopté par le Parlement, il apportera une véritable transformation dans la façon dont s'opèrent les moindres transactions financières, et donnera au public de grandes facilités pour effectuer ses opérations. Les titulaires de comptes courants pourront régler notamment par de simples virements d'écritures leurs créances réciproques.

Un commerçant, par exemple, a-t-il un compte courant postal. Les clients de ce commerçant pourront verser à son compte courant le montant de leurs factures; au lieu de lui faire porter les fonds ou de lui envoyer un mandat-poste ou une lettre chargée, ils remettront au bureau de poste la somme dont ils lui sont redevables, et l'administration en créditera son compte courant. On évitera ainsi un paiement en espèces.

Il est superflu de souligner l'importance des services que serait appelée à rendre au public et notamment à tout l'élément commerçant et industriel la nouvelle organisation.

M. Millerand s'avise, un jour, que le public est peu familiarisé avec bon nombre d'opérations postales légales, prévues, et qu'il n'effectue guère faute de les connaître. Au reste, les clients des bureaux de poste sont mal renseignés en général sur les facilités mises à

leur disposition. Et, pour remédier à cette insuffisance, M. Millerand fait distribuer bientôt dans tous les bureaux de poste un petit opuscule, dit « Mémento postal » contenant l'indication de certaines commodités postales ou télégraphiques, peu utilisées, telles que le mandat carte payable à domicile, le livret d'identité, la lettre télégramme, la correspondance distribuée par exprès, les boîtes aux lettres particulières, la carte postale avec réponse payée.

Enfin, et il faut y insister, c'est à M. Millerand que nous devons le nouveau tarif des lettres qui élève de 15 à 20 grammes le poids unitaire de la lettre. L'importance pratique de cette réforme, complétée par un tarif dégressif à mesure que le poids de la lettre augmente, est considérable. Alors qu'il était rapidement onéreux d'envoyer sous pli fermé des lettres excédant le poids prévu de 15 grammes, on peut aujourd'hui, grâce aux dispositions nouvelles, expédier de lourdes correspondances presque sans frais, puisque les tarifs sont ainsi fixés : de 1 à 20 grammes, 10 centimes; de 20 à 50 grammes, 15 centimes; de 50 à 100 grammes, 20 centimes et au-dessus en ajoutant 5 centimes par 50 grammes ou fractions de 50 grammes. C'est le

1er mai 1910 que sont entrés en vigueur les nouveaux tarifs.

Entre temps l'opinion publique s'était occupée en France de l'abaissement à 10 centimes de la taxe des lettres échangées entre la France et l'Angleterre. Il n'a paru possible ni à M. Millerand, ni à M. Samuel, postmaster général de Grande-Bretagne, de réaliser une pareille réforme, si désirée qu'elle soit de l'un et de l'autre côté du détroit. Des difficultés budgétaires, qui ont semblé insurmontables, au moins pour le moment, s'y sont opposées. M. Samuel a dit à la Chambre des communes que l'abaissement du timbre à dix centimes avec la France causerait dans le budget anglais un déficit annuel d'environ 2 millions 1/2, et qu'au surplus, si cet abaissement était adopté, il faudrait aussitôt l'étendre à plusieurs autres pays voisins, ce qui porterait le déficit budgétaire à une dizaine de millions. De son côté, M. Millerand a reconnu qu'après l'établissement récent en France du timbre à dix centimes, il était prématuré de réaliser la réforme demandée. Il n'en demeure pas moins d'ailleurs que, dans ce même ordre d'idées, M. Millerand a tenu à marquer son passage aux Postes par l'établissement du timbre à 10 centimes dans nos rapports avec

le grand-duché de Luxembourg, auquel l'Allemagne, depuis longtemps, avait accordé cet avantage.

* * *

Ce que M. Millerand n'a cessé d'avoir en vue, ce qu'il tenait par-dessus tout à mettre en œuvre, c'était la réorganisation complète de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, c'était l'établissement, par les soins de l'État, de grands services industriels, adaptés aux nécessités modernes, aux exigences de l'époque, exploités avec le même souci de progrès constant qui est la règle des entreprises privées, outillés enfin en prévision du rendement intense et des services que le public d'aujourd'hui a le droit d'exiger d'eux. M. Millerand avait donc prévu la refonte totale des postes et télégraphes, et, comme il l'avait fait en 1900, il avait élaboré tout un nouveau programme de réorganisation générale qu'il se proposait de soumettre au Parlement.

A de grands besoins, à de grandes exigences M. Millerand voulait faire face par une grande réforme. En même temps qu'il améliorait notablement la situation du personnel postal, M. Millerand prévoyait une augmentation con-

sidérable de l'effectif, nécessitée par l'extension même du trafic. Quant aux services, ils étaient ou refondus, ou transformés, ou sensiblement augmentés.

Le projet améliorait sensiblement la transmission, les départs et les distributions des lettres tant à Paris que dans les départements. A cet égard, il étend, dans les campagnes, l'emploi de la bicyclette. Dans les grandes villes, les facteurs pourront utiliser les tramways. A l'intérieur des grands bureaux, des appareils perfectionnés seront installés, machines électriques à timbres, pèse-lettres pour le public. On créera de nombreux emplois de planton qui veilleront au bon ordre des salles d'attente et renseigneront le public.

Les transformations apportées à l'exploitation télégraphique seront plus considérables encore et nécessiteront de fortes dépenses. Le Central télégraphique qui assure la transmission d'une grande partie des télégrammes français et de ceux de l'Europe occidentale, n'a pas à sa disposition un nombre suffisant de lignes et d'appareils. Et c'est pour remédier à cette insuffisance que le projet Millerand prévoit l'établissement d'un grand commutateur multiple de six cents lignes qui allégerait sensiblement le Central en faisant

communiquer directement entre eux les petits bureaux de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. Le Central fabriquerait enfin lui-même l'électricité nécessaire à son élairage.

Mais cette réorganisation de nos services télégraphiques entraînerait encore la réfection des lignes souterraines à Paris, l'établissement d'artères de secours entre le Central de la rue de Grenelle et le Central de la Bourse, l'isolement des câbles au moyen de la gutta-percha. On construirait aussi, pour accélérer la circulation des petits bleus, 250 kilomètres de lignes pneumatiques nouvelles. Quant au réseau télégraphique aérien on l'augmenterait de 5.000 kilomètres de fils pour le service international et de 20.000 pour le service intérieur.

Il faudrait aussi poser deux nouveaux câbles sous-marins entre la France et l'Algérie, au départ de Marseille pour Oran et Philippeville, un deuxième câble entre Dakar et Conakry, un autre câble entre Tanger et Ténériffe. On développerait enfin le service de la télégraphie sans fil en créant trois nouvelles stations côtières à Saint-Nazaire, le Havre, et le projet Millerand prévoit enfin l'installation d'un poste transatlantique flottant.

Même refonte générale prévue pour les

services téléphoniques. La réorganisation des services sera là plus aisée, puisque la Chambre de commerce de Paris s'est déclarée prête à consentir à ce propos une avance de 20 millions à l'État. C'est à la suite des négociations engagées par les soins de M. Millerand, entre l'Administration et M. Kester, président de la Chambre de commerce, que cet important résultat a pu être obtenu.

La remise en état de nos téléphones entraînerait d'ailleurs des travaux considérables.

On étendrait en outre les relations téléphoniques interurbaines ; des artères souterraines seraient établies aux abords des grandes villes.

Enfin le système proprement dit des téléphones subirait de profondes améliorations ; il serait notamment procédé à l'unification des postes d'abonnés, et à la réfection générale des lignes.

En même temps qu'il s'efforçait de donner aux P. T. T. une impulsion nouvelle, qu'il réalisait des réformes pratiques, immédiatement profitables au public, et qu'il en préparait d'autres plus vastes, M. Millerand mettait tout en œuvre pour établir entre le personnel des Postes tout entier et l'Administration une collaboration loyale. Ses ini-

tiatives vont, sans exception, tendre à instituer entre les employés et ouvriers, à quelque degré qu'ils se trouvent, et l'organisme dirigeant des relations normales, renouvelées, qui permettront à toutes les revendications, à toutes les observations de se faire jour et d'être librement discutées : M. Millerand ira jusqu'à organiser une véritable représentation du personnel postal auprès du ministre, marquant ainsi sa résolution de fournir aux salariés de l'État l'instrument indispensable à la défense de leurs intérêts professionnels.

Et tout d'abord, au lendemain même de son arrivée aux Travaux publics, M. Millerand laisse prévoir qu'il fera bientôt à l'égard des postiers frappés de révocation à l'issue de la dernière grève un geste de clémence. La réalisation de cette promesse, gage d'amitié, ne se fait pas attendre. Le ministre, après une première étude des dossiers des intéressés, décide tout d'abord de rappeler au travail un certain nombre d'agents et de dames employées qui avaient été suspendus de leurs fonctions. Il vient ensuite à l'examen de la situation des révoqués. Tout d'abord, parmi la masse des agents révoqués, M. Millerand distingue deux grandes catégories : ceux qui

n'ont commis d'autre faute que de cesser le travail ; ceux contre lesquels on a relevé, en outre, uu délit spécial, distinct du fait de grève. Aux premiers, on peut appliquer des mesures d'ensemble ; les seconds devront voir, plus tard, leurs cas examinés individuellement. En raison de la gravité du fait de grève dans un service public, qui a déterminé les révocations, M. Millerand pose en même temps comme règle invariable qu'aucun agent ne sera réintégré que sur l'avis favorable de son chef de service. Enfin ne seront examinés en vue de la réintégration que les dossiers des agents qui auront demandé à rentrer dans l'Administration. Il est également bien entendu dans la pensée du ministre que les réintégrations ne peuvent s'effectuer que par petits paquets, dans la limite des postes vacants et des crédits disponibles. C'est en application de ces principes, et après s'être préoccupé des notes personnelles et des charges de famille des intéressés, que M. Millerand signe le 11 août 1909 un premier arrêté réintégrant 48 agents, 4 dames employées, 9 sous-agents, 12 ouvriers frappés de révocation. Ces mesures de clémence allaient maintenant se renouveler. Enfin le 2 février 1910, au moment où les inondations dévastaient Paris,

le ministre annonçait à la Chambre que le Gouvernement avait décidé la réintégration de tous les postiers révoqués, afin de reconnaître ainsi l'admirable effort fourni par le personnel des postes tout entier pour assurer le service, dans les circonstances douloureuses traversées par le pays. C'est ainsi qu'en exécution de la décision prise par le Gouvernement, M. Millerand rappelait à l'activité, le 26 mars, 29 postiers, 26 autres le 16 avril. Les dernières réintégrations s'effectuaient en mai.

M. Millerand allait dès lors faire porter tout son effort sur l'organisation des rapports entre le personnel et l'Administration. Tandis qu'en 1901, alors qu'il était ministre du Commerce, M. Millerand n'avait trouvé devant lui que trois grandes associations représentant le personnel des Postes : l'Association générale des agents, celle des sous-agents et le Syndicat des ouvriers des lignes, il se trouvait, à son retour au pouvoir, neuf ans après, non plus en présence de trois associations principales, nettement caractérisées, mais d'une trentaine de groupes, très particularistes, défenseurs de revendications professionnelles spéciales. Avec trois associations la collaboration était possible ; il n'y fallait plus songer, au moment où l'on avait affaire à

d'aussi nombreux groupements. M. Millerand avait bien songé à provoquer, de nouveau, la fusion en quelques groupes importants, de cette « poussière d'associations » pour employer sa propre expression ; il avait, quelques jours après son arrivée aux Travaux publics, lors de la réception des délégations du personnel, invité tous les postiers à se grouper en grandes catégories pour faire valoir leurs revendications. Ces exhortations n'avaient pas été suivies. Le ministre, convaincu dès lors qu'à ces associations trop souvent opposées de vues et de méthodes il fallait apporter le concours d'une représentation régulière du personnel, décida de créer des délégués de toutes les catégories de postiers chargés de présenter et de défendre les revendications de leurs mandants. Par des décrets et des arrêtés en date des 18 et 19 janvier 1910, la représentation du personnel postal tout entier était instituée tant auprès du ministre que des directeurs départementaux et des chefs de service. Les délégués étaient élus par l'ensemble des fonctionnaires (agents, sous-agents et ouvriers). C'était, en somme, l'application au personnel postal de l'idée essentielle du projet de loi déposé en 1900 par le ministère Waldeck-

Rousseau et relatif au règlement amiable des différends collectifs du travail. On sait quelle place a toujours tenue dans les préoccupations de M. Millerand cette volonté d'instituer l'arbitrage permanent de ces sortes de conflits.

L'institution nouvelle apportait au personnel toute garantie qu'il serait toujours entendu dans toutes les questions concernant la discipline et l'avancement, et d'une manière générale les conditions de son travail. Conformément à ce qui avait été décidé, les élections prévues eurent lieu le 17 février, et la très grande majorité du personnel postal, malgré une vive campagne faite pour déterminer un mouvement général d'abstention, prit part au vote. Un peu plus tard, des délégués tenaient dans les divers départements leur première réunion. Enfin les délégués désignés pour représenter le personnel auprès du ministre s'assemblaient sous la présidence de M. Millerand et entamaient la discussion de leurs revendications. A l'issue de ces premiers travaux, un déjeuner réunissait, dans les salons du Ministère, aux côtés de Mme Millerand et du ministre, les délégués de toutes les catégories postales, depuis les plus élevées jusqu'aux plus modestes.

M. Millerand ne se préoccupait pas seule-

ment d'organiser la représentation du personnel; il allait en même temps procéder à la refonte de l'Administration centrale des P.T.T. Dès les premiers jours de janvier les nouveaux règlements étaient soumis à l'examen du Conseil d'État, qui bientôt les approuvait. Un peu plus tard ils entraient en vigueur. Par d'autres mesures encore le ministre marquait sa volonté de garantir les fonctionnaires contre l'injustice et l'arbitraire. A peine venait-il d'arriver au Ministère qu'il faisait connaître, par une circulaire, qu'aucune suite ne serait plus donnée ni aucune réponse faite aux interventions qui se produisent auprès de l'Administration en matière d'examens et de concours. C'était d'un trait de plume supprimer les recommandations, en détruisant par avance l'effet de la recommandation.

Une autre fois M. Millerand décida qu'à l'avenir les fonctionnaires des Postes n'auraient plus à demander d'autorisation lorsqu'ils voudraient briguer des fonctions électives, celles de conseiller municipal, de conseiller d'arrondissement et de conseiller général. Bien d'autres initiatives de M. Millerand pourraient d'ailleurs être rappelées ici qui toutes témoignent de la largeur de vues, de l'esprit de liberté et de raison dont il voulut partout laisser l'empreinte.

Les inondations.

Un désastre dont les douloureux effets sont encore présents à la mémoire des Parisiens a coïncidé avec le passage de M. Millerand aux Travaux publics : les inondations. A coup sûr, le public, dont l'attention s'est trouvée si légitimement absorbée par le déchirant spectacle des misères que l'inondation laissait partout après elle, ne s'est que bien imparfaitement représenté les difficultés à peu près insurmontables en présence desquelles s'étaient alors trouvés le Gouvernement, et, en particulier le ministère des Travaux publics, plus spécialement chargé de parer aux effets de la catastrophe.

C'était Paris sans communications, Paris sans téléphone, privé d'une large partie de ses autres moyens de communication, mis dans la presque impossiblité de se ravitailler normalement et soudain obligé, dans le moment même où il était le plus démuni, de porter secours à tous ceux, si nombreux, que l'inondation jetait dans la misère et la détresse...

Et tout d'abord, il fallait se rendre compte de la situation. C'est ce que tint à faire aux premiers jours de la crue le ministre des

Travaux publics. Le 25 janvier, M. Millerand allait visiter les bords de la Seine afin de se rendre compte de l'état réel des quais et de la situation des riverains. Il examinait successivement les points les plus importants et les plus menacés, la gare de la place Saint-Michel, les quais du XIIe arrondissement, l'entrepôt de Bercy, les quais de Passy, d'Orsay, la gare de la ligne des Invalides. Avec les ingénieurs, il se concertait sur les mesures urgentes à prendre et donnait les instructions nécessaires pour que des barrages fussent aussitôt élevés sur tous les points utiles.

A l'issue du Conseil des ministres qui avait lieu le lendemain 26 janvier, M. Millerand réunissait en conférence dans son cabinet plusieurs directeurs de son Administration. MM. Charguéraud, directeur des routes et de la navigation, Estaunié, directeur de l'exploitation téléphonique, Bordelongue, directeur de l'exploitation telégraphique, Joyeux, directeur de l'exploitation postale; étaient également présents les directeurs des grandes Compagnies de chemins de fer, les ingénieurs chargés de le navigation en amont et en aval de la Seine, les représentants du ministère de la Guerre, des services d'architecture,

M. Nouailhac-Pioch, secrétaire de la Commission d'annonce des crues, Boreux, inspecteur général des travaux publics de la Seine, et Colmet-Daage, chef du service des eaux et de l'assainissement. Cette conférence allait avoir lieu désormais tous les jours. Un plan général d'action contre le sinistre était concerté entre les divers services.

M. Millerand allait aussi donner tous ses soins au rétablissement des communications postales fortement éprouvées. Rarement le personnel fit preuve de tant d'intelligence et de dévouement. Grâce à une organisation de fortune, on put assurer le fonctionnement partiel des téléphones et la distribution des correspondances. L'interruption des services télégraphiques put être heureusement conjurée. Un exhaussement des machines installées dans les sous-sols inondés du Central évita de redoutables éventualités.

Dans la matinée du 29 janvier, le ministre tint d'ailleurs à visiter le Central. Cette visite devait apporter au ministre la conviction que le personnel tout entier avait fait face avec une rare présence d'esprit et une remarquable activité à une situation exceptionnellement difficile. C'est qu'en effet, malgré l'interruption d'un grand nombre de lignes,

malgré les complications de toutes sortes, on était parvenu à assurer les communications télégraphiques avec la plupart des grandes villes de France et des capitales de l'étranger.

Il n'avait pas fallu moins de fermeté et de présence d'esprit pour mettre un peu d'ordre dans la situation faite à nos voies ferrées par l'inondation. Partout des lignes coupées, les départs rendus impossibles; la gare d'Orsay noyée, Saint-Lazare menacé, la gare de Lyon enfin, la ceinture et les lignes de banlieue rendues impraticables. On ne saurait reprendre ici par le détail cet historique lamentable. Il suffira de dire que M. Millerand, de concert avec les Compagnies, donna tous ses soins à l'amélioration rapide de cet état de choses. Les départs furent assurés sur des lignes non envahies. Les transbordements et les correspondances furent promptement organisés.

Bien que retenu par l'obligation d'organiser les secours, M. Millerand n'en allait pas moins examiner sur place les ravages causés par l'inondation, afin de remédier sans retard à la situation navrante des sinistrés. Une première fois, le 29 janvier, il se rendait à l'entrepôt de Bercy et aux Quinze-Vingts, particulièrement éprouvés; aux premiers jours de

février, il allait visiter, en compagnie des hauts fonctionnaires du P.-L.-M. et de l'Orléans les régions sinistrées de Villeneuve-Saint-Georges, Corbeil et Juvisy. Un lamentable spectacle s'offrait à sa vue.

Partout M. Millerand prodigua de réconfortantes paroles. Il faisait en même temps connaître la résolution du Gouvernement de venir en aide, au moyen d'un projet de loi spécial, aux petits commerçants et aux petits industriels sinistrés.

Après une nouvelle visite à l'entrepôt de Bercy, M. Millerand parcourait plusieurs des communes inondées de l'arrondissement de Pontoise. Il visitait ainsi successivement la Garenne-Bezons, Achères, Houilles, Conflans-fin-d'Oise, Argenteuil, où il s'enquérait tout spécialement de la situation des malheureux ouvriers réduits au chômage par l'arrêt des usines.

Puis ce fut la fin du désastre. Lentement les eaux disparaissaient, découvrant avec les ruines des foyers et des maisons une misère infinie. Le pays, le Gouvernement, dans un effort commun, s'associèrent pour soulager l'infortune des victimes et réparer dans la mesure du possible les dommages subis. On n'a pas oublié tout ce qui fut fait à cet égard, les indemnités, les prêts, les secours de toute

nature dont bénéficièrent les sinistrés. Cependant une tâche restait maintenant à accomplir qui incombait plus particulièrement au ministre des Travaux publics : il fallait prévoir, et, dans la mesure où le permettaient les moyens qu'on avait à sa disposition, prévenir de nouveaux ravages au cas d'un autre désastre. Une grande commission interministérielle, comprenant des hommes d'une compétence éprouvée, avait été nommée par le président du Conseil aussitôt après la crue, dans le but de dresser d'une part, le bilan de l'inondation, et d'établir d'autre part le programme précis des mesures à prendre pour mettre Paris en état de défense. Sous la présidence de M. Alfred Picard, cette Commission s'était mise à l'œuvre et, après avoir fait l'inventaire des pertes subies, avait élaboré un vaste programme de travaux. Mais c'était là, on l'imagine, une entreprise de longue haleine pour l'exécution de laquelle il fallait demander de nombreux millions au Parlement. Encore une fois, il n'était pas permis d'attendre : il importait d'agir sur-le-champ et de réaliser sans délai tout le possible. C'est à l'exécution de cette œuvre de protection immédiate que M. Millerand consacra tout son effort.

Le 4 mars, au Sénat, en réponse aux interpellations de MM. Audiffred et Gaudin de Vilaine, le ministre des Travaux publics exposait, au milieu de l'attention générale, les problèmes techniques que fait naître la défense contre les inondations. Il indiquait quelles mesures il comptait prendre sur-le-champ, pour combattre le retour du fléau. Un programme réduit de travaux fut élaboré qui avait pour objet d'empêcher l'envahissement par les eaux de certains travaux d'art, tels que la ligne des Invalides, la ligne du quai d'Orsay et les rues de Paris. M. Millerand voulait en même temps améliorer dans toute la mesure possible la protection des quais et des quartiers voisins de la Seine. Tout un ensemble de parapets et de défenses métalliques mobiles fut prévu; on commença aussitôt à l'établir. Et M. Millerand, le 1er septembre, eut la satisfaction, en visitant les points intéressés, de constater que tous les travaux susceptibles d'être entrepris sans qu'on ait à recourir à de longues procédures étaient à peu près terminés.

M. Millerand et les chemins de fer de l'État.

De toutes les difficultés que les circonstances ont mises sur le chemin de M. Mille-

rand au ministère des Travaux publics, celles que firent naître le contrôle et la gestion des chemins de fer de l'État furent assurément les plus obsédantes. Elles se manifestèrent sous les formes les plus diverses, reparurent sous les moindres prétextes, attestèrent enfin une agitation préjudiciable à tous et particulièrement au public, et il ne fallut pas moins, pour la calmer, de la sollicitude réfléchie et bienveillante de M. Millerand, alliée à la plus nette fermeté.

Le rachat, en créant une situation nouvelle, avait provoqué dans les rangs exceptionnellement nombreux du personnel, des mouvements contradictoires, ici des espérances immodérées, là des appréhensions, des craintes, d'où un trouble général des esprits. Enfin, l'absence d'un statut précis et des garanties qu'il comporte n'inquiétait pas moins la masse du personnel, qui traduisait sa mauvaise humeur à tout propos en manifestations incohérentes. M. Millerand n'était pas plutôt arrivé boulevard Saint-Germain, qu'il était sur-le-champ assailli de réclamations du personnel. A tout moment des délégations venaient l'entretenir des revendications particulières de la catégorie qu'elles représentaient. Dès qu'il eut pris contact avec les différentes classes du

personnel, M. Millerand estima, d'accord avec le Directeur, M. Beaugey, que seul un statut rigoureux et juste déterminant d'une manière précise la condition de toutes les sortes de personnel apporterait l'ordre et les garanties qu'on réclamait de toutes parts. Il pressa donc l'étude de cette réforme générale qui devait relever la situation de toutes les classes d'agents et d'ouvriers. En même temps, M. Millerand estimait qu'une fois ce statut d'équité accordé et mis en vigueur, il devenait indispensable d'en assurer le respect par le maintien dans tous les rangs du personnel de la plus vigilante discipline. Mais avant de mettre sur pied cette réforme, le ministre des Travaux publics avait pris en faveur de ce même personnel des mesures qu'on ne saurait omettre de signaler. On sait, par exemple, que sur l'ancien réseau-État avait été organisée la représentation du personnel auprès de la direction. Cette organisation apporte au personnel tout entier la certitude que ses intérêts professionnels seront défendus d'une manière régulière et permanente auprès de la direction par les délégués qu'il élit à cet effet. Le ministre des Travaux publics décida d'étendre au réseau racheté le bénéfice de cette réorganisation ; en même temps il réfor-

mait, en l'élargissant, l'institution elle-même.

Le règlement nouveau instituait également pour l'ensemble du réseau des commissions régionales et une commission de classement chargées de préparer les propositions de notes, récompenses de fin d'année et les inscriptions aux tableaux d'avancement des agents et des ouvriers. Enfin, on élaborait une nouvelle échelle de traitements qui devait permettre la fusion définitive du personnel des deux réseaux. Toutes ces mesures n'allaient pas mettre fin à l'agitation. Une certaine effervescence se manifesta notamment parmi les mécaniciens et chauffeurs de l'État, en avril 1910. Ceux-ci arguèrent de pertes que leur aurait fait subir la réorganisation du système des primes. M. Millerand assura aux intéressés qu'aucun des préjudices que pourrait révéler l'enquête ordonnée par ses soins ne subsisterait. Il ajoutait qu'il serait fait, en leur faveur, un rappel, calculé sur ce que leur avait donné le mois correspondant de l'année précédente, des sommes qu'ils auraient pu toucher en moins. En même temps le ministre rappelait que lors de la discussion du rachat, le Parlement et le ministre des Travaux publics avaient pris l'engagement formel que dans le régime nouveau aucune situation ne

serait modifiée si ce n'est pour être améliorée.

Cet engagement, M. Millerand, au nom du Parlement, allait, quelques jours plus tard, en apporter la plus forte réalisation. Le 22 avril, il invitait le directeur des chemins de fer de l'État à communiquer aux représentants élus du personnel « un projet fixant le statut du personnel ouvrier des ateliers et des dépôts du réseau tout entier ».

C'est sur le recrutement même du personnel ouvrier que portait tout d'abord le statut nouveau. Le projet organisait en premier lieu, sur des bases particulièrement intéressantes, l'apprentissage.

Il réglait également la question de l'avancement. Il n'y avait pas jusque-là de dispositions précises Le projet mit ordre à cela en accordant par spécialités des augmentations régulières proportionnelles tous les deux ans.

Enfin, et c'est peut-être la satisfaction la plus importante accordée par la charte nouvelle aux ouvriers des chemins de fer de l'État, le projet élaboré par M. Millerand assurait à tous les ouvriers une indemnité de résidence égale à celle dont bénéficiaient les agents. La mesure avait un effet rétroactif qui assura à tous les intéressés un rappel d'indemnité pour les premiers mois de 1910.

Il convient d'ailleurs d'observer que les avantages accordés par le projet ne supprimaient aucun des bénéfices spéciaux que peuvent réaliser notamment les ouvriers qui travaillent aux pièces, bénéfices qu'ils ont comme par le passé la faculté de se procurer. Mais M. Millerand ne voulut pas rendre définitif ce projet avant d'avoir l'opinion des intéressés. Communication fut donc donnée du projet de statut aux soixante-quatre délégués représentant les ouvriers du réseau. Huit jours après l'envoi du document les délégués étaient appelés à formuler leurs observations. L'accord intervenait aussitôt, et, quelques jours plus tard, le nouveau statut, revêtu de la signature ministérielle, entrait en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 1910.

M. Millerand n'avait d'ailleurs pas modifié dans un sens moins favorable la condition des agents. C'est sur son initiative que fut élaborée et mise en application au 1er novembre 1909 la nouvelle échelle de traitements, qui relevait dans une proportion appréciable la situation des agents, à quelque catégorie qu'ils appartinssent. Cette nouvelle échelle entraînait, on l'imagine aisément, une forte augmentation de dépenses.

Les indemnités de résidence, qui ont aux

yeux des agents et des ouvriers une si légitime importance, reçurent également des augmentations considérables. Pour en faire apprécier la valeur, il aura suffi de rappeler que de 1908 à 1909 on ne les avait élevées globalement, pour les seuls agents des deux réseaux, que de 175.000 francs, tandis que, de 1909 à 1910, elles montaient de plus d'un million pour le réseau de l'État, et de 5.268.000 francs pour l'ancien réseau de l'Ouest. Les indemnités de résidence des ouvriers étaient d'ailleurs accrues en même temps et dans de fortes proportions.

Bien d'autres mesures furent prises à l'égard des agents par M. Millerand. Elles n'allaient pas seulement relever matériellement la situation des intéressés, mais leur apporter aussi des garanties d'indépendance et de justice professionnelles et de stabilité : n'est-ce pas le cas, par exemple, de toutes les décisions qui ont assuré la représentation du personnel des agents, comme des ouvriers, au sein d'un grand nombre de conseils et de commissions du réseau : Commissions régionales, Commissions de classement, Conseil d'enquête, Commission de réforme, Comité de la caisse des retraites, etc.? Et nous ne signalons pas même ici, puisque nous en avons

parlé ailleurs, l'institution des délégués du personnel auprès de la direction.

On sait enfin avec quelle persistance les cheminots demandaient le salaire minimum de 5 francs par jour. Il n'est pas de réunion corporative qui n'ait donné à ce vœu unanime l'occasion de se produire, pas de manifestation où cette satisfaction n'ait été vivement réclamée. M. Millerand a pensé qu'à cet égard encore le réseau de l'État devait montrer l'exemple aux autres Compagnies. Et puisque ce minimum de 5 francs par jour avait été accordé par la Ville de Paris aux travailleurs municipaux, puisque M. Millerand lui-même l'avait, dès 1900, donné aux ouvriers des Postes, Télégraphes et Téléphones, en résidence à Paris, il n'était que juste d'en user ainsi avec les travailleurs des voies ferrées de l'État, également en résidence à Paris.

Comme suite aux déclarations que M. Millerand avait faites à la Chambre et à la Commission du budget, la direction de l'État portait à la connaissance de son personnel que des mesures venaient d'être prises qui avaient pour effet d'étendre le salaire minimum de 5 francs par journée effective de travail à toutes les catégories d'agents. Cette décision qui devait causer une grande satisfaction au

personnel avait un effet rétroactif au 1er janvier 1910. Une vérification des salaires touchés jusque-là fut faite, et il fut entendu que si la rémunération totale était finalement inférieure à 5 francs par journée effective de travail, le réseau compléterait la différence par le versement à l'intéressé d'une allocation complémentaire.

M. Millerand considéra que la période d'élaboration et de négociations était terminée et qu'il ne restait plus qu'à appliquer dans son esprit et dans sa lettre le statut accepté de tous. Dès lors aussi l'agitation qui s'était manifestée un peu partout devait prendre fin, puisque satisfaction était largement donnée à tous.

C'est dans ce but, pour répandre parmi tout le personnel ces fermes appels au respect de la discipline, que M. Millerand accomplit, en mai, le voyage d'études sur la portée duquel il nous faut insister. Déjà, le 14 mai, quelques jours avant son départ, M. Millerand, examinant à la gare Saint-Lazare le projet d'électrification des lignes de banlieue, avait reçu les chefs des divers services et les délégués élus du personnel. A ces derniers, il avait dit « que la période préparatoire d'organisation du personnel et d'élaboration du statut devait être considérée comme terminée et qu'il n'y

avait plus qu'à appliquer les règles établies ». Il ajoutait qu'il attendait du personnel « l'acceptation intelligente et volontaire des règles de la discipline ».

Quelques jours plus tard, M. Millerand entreprenait sur l'Ouest-État le voyage d'études prévu.

Les travaux ou les projets qu'allait avoir à examiner en cours de route le ministre des Travaux publics étaient particulièrement nombreux et importants. On ne saurait les relever dans le détail. Il suffira de signaler les plus notoires. A Sotteville, où les chemins de fer de l'État possèdent des ateliers qui rendent beaucoup de services, on prévoyait d'assez grands travaux, et notamment la construction d'un nouvel atelier de petit entretien.

On avait également décidé de reconstruire, en amont de Rouen, le viaduc d'Eauplet. Soit une dépense globale de 4 millions. Pour la gare même et le port de Rouen, tout un programme de gros travaux avait été élaboré, qui entraînait notamment la reconstruction de la gare. De même, plusieurs projets avaient été arrêtés qui doivent pourvoir la gare maritime de Dieppe de voies nouvelles et de tout un outillage reconnu indispensable. A la gare maritime et au port du Havre, le

ministre allait examiner d'autres projets tendant à établir tout un système de voies nouvelles. A Caen, on devait l'entretenir de la nécessité d'un nouveau raccordement maritime, prévu en raison du développement pris par les services maritimes de Caen, et, en particulier, de l'accroissement continu du tonnage du port.

Presque partout, d'ailleurs, sur les points importants du réseau, des travaux étaient prévus, dont on allait soumettre les plans à l'approbation ministérielle. A Cherbourg, à Folligny, à Dol, et en particulier au Mans où l'on se propose d'exécuter un certain nombre de travaux importants dont la dépense est évaluée à 11 millions.

En même temps qu'il allait étudier sur place tous ces plans et tous ces projets, M. Millerand se proposait aussi de prendre contact avec le personnel, pour le haranguer et l'éclairer désormais sur ses devoirs et ses responsabilités.

A Rouen, notamment, sa rencontre avec les représentants élus du personnel l'amenait à déclarer de la manière la plus nette que l'ère des controverses était finie et qu'il ne fallait plus songer dorénavant qu'à se mettre au travail.

« Ce statut qui doit vous régir est arrêté ; pendant quelques mois il y a eu un certain flottement. Quoi d'étonnant à cela, puisqu'il s'agissait de faire passer d'un régime dans un autre un personnel formant une armée de cinquante mille hommes ? Mais c'est précisément parce qu'il s'agit d'une nombreuse armée qu'une discipline étroite s'impose.

. . . .

« Le réseau de l'État est le modèle des autres réseaux par le souci qu'il prend de son personnel. Mais il faut que vous nous prêtiez votre bienveillant concours. Il n'y a pas une œuvre humaine qui puisse réussir si elle ne rencontre des collaborateurs dévoués. Vous serez ceux-là. »

Plus loin, tandis qu'il allait examiner les travaux en cours au Havre, à Cherbourg, à Caen, à Rennes, au Mans, chaque fois qu'il se trouvait en présence du personnel, les mêmes exhortations devaient revenir sur ses lèvres.

Ainsi la méthode suivie par M. Millerand à l'égard du personnel placé sous ses ordres ressort des faits avec une clarté singulière. Ce que le ministre a voulu faire, aussi bien pour les cheminots que pour les postiers de l'État, c'est leur assurer des garanties de justice et de sécurité, en même temps que leur

permettre de se faire entendre, sur toutes les questions professionnelles, par l'intermédiaire des délégués qu'ils ont élus. Enfin, en instituant ce statut précis et réglé dans ses moindres détails, M. Millerand avait eu un autre but : mettre un terme, en les rendant inutiles dans leur objet même, aux interventions si fréquentes des membres du Parlement.

Tout le temps qu'il devait demeurer par la suite au pouvoir, M. Millerand tint la main à ce que l'esprit comme la lettre du statut donné aux agents et ouvriers du réseau de l'État fussent observés, compris, appréciés par ceux-ci. Le ministre servait ainsi les intérêts du personnel et du public, « en reconnaissant à l'un les droits que lui créent ses devoirs envers l'autre ».

M. Millerand et les Compagnies de chemins de fer.

Ce n'était pas seulement de la gestion supérieure du réseau de l'État que le ministre se trouvait chargé, mais aussi de l'examen de toutes les mesures d'ordre général intéressant le personnel et l'exploitation de toutes les autres voies ferrées.

Tandis qu'il se préoccupait de réorganiser

et les conditions d'exploitation du réseau de l'État, et les conditions de travail du personnel, le ministre des Travaux publics allait se trouver, à plusieurs reprises, en présence d'accidents graves qui exigeaient de sa part une recherche rigoureuse des responsabilités. De ce nombre fut le déraillement des Moulineaux, où deux agents de la Compagnie trouvèrent la mort, et dont la responsabilité remonte au mécanicien. Le 18 juin, c'était la catastrophe de Villepreux qu'on avait à déplorer. On relevait 20 cadavres et 51 blessés. En même temps qu'il se rendait au chevet de ces derniers, pour les réconforter, M. Millerand prescrivait une sévère enquête qui aboutissait enfin à la découverte des culpabilités.

Le 10 septembre 1910, le déraillement d'un train à Bernay provoquait un très grave accident qui faisait 19 victimes. On ne comptait pas moins de 77 blessés. La cause de la catastrophe parut résider dans un excès de vitesse. M. Millerand réunit d'urgence le service du contrôle, auquel il prescrivit de se renseigner sur les points vulnérables de la voie ferrée sur cette même ligne. Des instructions étaient en même temps données pour qu'aucun excès de vitesse ne fût plus

permis. Et le ministre, quelques mois plus tard, apportait les précisions désirables, à la Chambre, en réponse à l'interpellation de M. Camille Fouquet.

Un peu plus tard, se produisait à Sablé un tamponnement qui faisait 29 blessés. Enfin, sur l'ancien réseau de l'État, c'était le 14 août, l'effroyable accident de Saujon. Un train de plaisir, bondé de voyageurs, avait pris en écharpe un autre convoi, en gare de Saujon. Cinq wagons avaient été télescopés. On compta 36 morts et une soixantaine de blessés. La responsabilité de la catastrophe paraissait incomber à l'aiguilleur. Dès la première nouvelle de l'accident, M. Millerand se rendait aussitôt à Saujon. Il pénétrait, dès son arrivée, dans la chapelle ardente, visitait les blessés et commençait lui-même l'enquête.

En même temps, M. Millerand examinait avec le concours des ingénieurs tous les problèmes techniques mis à l'étude, et dont la solution intéressait au premier chef la sécurité des voyageurs et du personnel. C'est ainsi qu'il suivait de près les recherches auxquelles donnait lieu la question si importante de l'attelage automatique des trains. Il adressait aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer des circulaires qui prescrivaient,

les unes des mesures d'hygiène, les autres des mesures de précaution, telle, par exemple, celle qui invitait les Compagnies à utiliser les progrès faits en matière d'éclairage des routes par l'automobilisme pour accroître l'intensité lumineuse des signaux de nuit sur les voies ferrées. Une autre fois, enfin, c'était pour répondre aux doléances des commerçants intéressés, la nomination d'une commission extra-parlementaire chargée de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées aux conditions dans lesquelles sont effectués les transports de denrées alimentaires.

En décembre 1909, il demandait aux Compagnies de chemins de fer d'organiser, à l'exemple de ce qui se passait sur l'État, des réunions périodiques des chefs de service avec des délégués élus des agents et ouvriers des chemins de fer, « pour l'examen de toutes les questions ayant trait à l'application des dispositions législatives ou réglementaires concernant le travail du personnel ». Peu de temps après, les Compagnies faisaient connaître au ministre qu'elles acceptaient d'organiser ces réunions périodiques.

En même temps qu'il recevait à tout moment des délégations du personnel et qu'il

s'entretenait avec elles des questions qui leur tenaient le plus à cœur, notamment de la réglementation du travail, du droit de grève, de la rétroactivité des retraites, M. Millerand se faisait à maintes reprises le défenseur de leurs intérêts ou l'interprète de leurs revendications auprès des Compagnies. Tantôt il insistait auprès de la Compagnie du Nord pour obtenir d'elle l'amélioration des conditions du travail des mécaniciens et chauffeurs ; tantôt il usait de tout son pouvoir pour apaiser les conflits qui mettaient aux prises les Compagnies et leurs agents, comme dans la grève des Chemins de fer du Sud.

La grève des Chemins de fer.

De tous les événements qui ont marqué le ministère de M. Millerand, de tous les conflits avec lesquels il s'est brusquement trouvé aux prises, voici sans conteste le plus fameux et le plus grave, celui qui eût pu entraîner pour ce pays une crise économique redoutable et que des incidents douloureux et dramatiques eussent pu rendre à jamais déplorable, si le Gouvernement et particulièrement le président du Conseil et le ministre des Travaux publics n'en avaient énergiquement amené la

solution. Quand le recul des années aura permis d'envisager dans leur précision et leur soudaineté les circonstances qui caractérisent l'essai de grève générale tenté par les cheminots, on saisira nettement tout ce qu'il a fallu de fermeté, d'énergie, de force d'âme et de dévouement au bien public pour faire front à cette mobilisation révolutionnaire, prendre toutes les mesures de salut public que comportait une situation sans exemple, assurer, selon les possibilités et par des moyens de fortune, fatalement précaires, la vie économique de la nation, maintenir enfin, en regard d'une corporation ouvrière qui menaçait les intérêts vitaux du pays, le principe d'autorité de l'État et ses droits à protéger l'ensemble de la population contre les conséquences des gestes d'une catégorie de travailleurs.

Aux premiers jours d'octobre 1910, M. Millerand avait de nouveau parcouru une partie du réseau de l'État. A Chartres, à Tours, à Chinon, à Saintes, il avait renouvelé les déclarations faites d'autre part, au mois de mai, invitant partout le personnel de l'État à prendre conscience des devoirs « corollaires de ses droits ». « A l'heure où je parle, disait M. Millerand, vous avez un statut que j'appel-

lerais définitif si nous n'en espérions pas l'amélioration un jour. »

A Tours, le ministre s'exprimait en ces termes :

« Nous voulons que les travailleurs pren-
« nent chaque jour davantage conscience de
« leurs droits et de leurs devoirs, qu'ils puis-
« sent, par le jeu naturel d'une organisation
« arrêtée d'avance, converser avec ceux qui
« sont à leur tête; c'est par cette entente que
« nous pouvons espérer obtenir les résultats
« que nous avons promis. »

A Saintes, une réception importante faisait ressortir la confiance qui caractérisait les rapports du personnel de l'ancien réseau de l'État et du ministre des Travaux publics. Deux mille cheminots acclamaient les paroles de M. Millerand. Le Ministre faisait connaître ses intentions de déposer sur le bureau le la Chambre un projet de loi sur la conciliation et l'arbitrage.

Cependant, malgré que M. Millerand s'efforçât sans relâche à préciser devant les intéressés leurs droits et leurs responsabilités, une agitation prévalait par ailleurs dans les rangs du personnel des autres réseaux. Tout un mouvement, mené par une minorité révolutionnaire, et auquel des réunions, des

meetings, des appels prodigués de toutes parts allaient donner de jour en jour plus de consistance, gagnait les diverses catégories de cheminots.

Au Congrès d'Épinal, qui avait groupé les agents de l'Est, l'avantage était demeuré, après de longs et violents débats, aux réformistes, qui avaient aussitôt décidé de faire auprès des pouvoirs publics une démarche tendant à obtenir d'eux qu'ils insistassent auprès de la Compagnie pour que satisfaction fût donnée aux revendications des cheminots. Ceux-ci désiraient vivement qu'une entrevue eût lieu sous la présidence du président du Conseil et du ministre des Travaux publics entre eux et les représentants de toutes les Compagnies. Ils auraient alors soumis à l'examen de ces derniers le cahier de leurs revendications. C'est précisément là l'intention dont ils firent part, le 6 octobre, à MM. Briand et Millerand. Mais, malgré l'intervention énergique du président du Conseil et du ministre des Travaux publics, les Compagnies se refusèrent à accepter le principe de la conférence demandée par les cheminots. Elles déclaraient qu'ayant chacune des intérêts divers, particuliers, il ne pouvait être question d'un débat commun. Le président

du Conseil dut faire connaître cette réponse aux cheminots; il les assurait en même temps de son intention d'insister à nouveau auprès des Compagnies, mais sans leur laisser grand espoir de faire revenir celles-ci sur leur décision. Il ajoutait que le Gouvernement demeurait à la disposition du personnel pour transmettre ses revendications aux Compagnies. Les délégués s'en revinrent auprès de leurs mandants. Ceux-ci conçurent un vif ressentiment de l'échec d'une négociation dont ils n'avaient admis déjà le principe qu'à contre-cœur. Et dès lors on parla plus ouvertement de la grève.

L'agitation devait, les jours suivants, donner lieu sur le réseau du Nord, où les esprits semblaient particulièrement tendus, à des manifestations significatives. Ces manifestations furent la cause, l'origine de ce mouvement de grève. Le Syndicat national des chemins de fer ne soutint que faiblement d'abord ces grèves isolées, partielles, décidées avant qu'une action générale eût pu être résolue. Puis, contraint de jeter toutes ses forces dans cette lutte mal commencée, il se résigna à intervenir.

Déjà, en effet, dans le courant de septembre, une grève avait éclaté parmi les

ouvriers des dépôts de Tergnier. Enfin, le 8 octobre, un millier d'ouvriers coketiers et monteurs quittaient le travail dans les dépôts de la Chapelle et de la Plaine-Saint-Denis qui appartiennent, comme Tergnier, à la Compagnie du Nord. Tergnier, prévenu de cette résolution, décidait du même coup de recommencer la grève. Coketiers, monteurs, nettoyeurs, ouvriers des ateliers, se plaignaient qu'on leur eût supprimé des heures supplémentaires et qu'on n'eût accordé qu'une augmentation de salaire fort insuffisante en regard de celle qu'ils réclamaient. Dans le même moment, une certaine agitation se faisait jour parmi le personnel des autres réseaux. Des meetings groupaient çà et là des agents du P.-L.-M. et du P.-O. A Toulouse, les cheminots du Midi réclamaient, dans un Congrès, l'unification du salaire et les « cent sous ».

La surexcitation qui s'était manifestée chez les monteurs et les ouvriers des dépôts du Nord gagnait bientôt une grande partie du personnel du réseau, et, le 10 octobre, après une journée d'attente, deux mille cheminots du Nord, réunis à la Bourse du Travail, votaient la grève pour Paris. Des messagers quittaient aussitôt la réunion pour gagner les

grandes localités du réseau du Nord et essayer ainsi de généraliser le mouvement. Les grévistes marquaient en même temps leur intention très nette de poursuivre malgré tout leur mouvement, même s'ils n'étaient pas soutenus par le Syndicat national des chemins de fer. Ils avaient d'ailleurs adopté, à l'issue de la réunion, un ordre du jour, destiné dans leur pensée à impressionner les agents des autres réseaux.

Dès que la nouvelle fut connue au ministère de l'Intérieur, des instructions, depuis longtemps prévues au cas d'une grève des chemins de fer, furent télégraphiées aux préfets des départements traversés par le réseau du Nord, et l'on prit aussitôt toutes les dispositions utiles à la protection des gares et des voies ferrées. En même temps M. Millerand arrêtait toutes les mesures qu'exigeaient l'acheminement des correspondances et les services postaux.

Dès lors les événements se précipitent avec une rapidité singulière. Le 12 au soir, les cheminots de l'Ouest-Etat décrètent à leur tour la grève générale du réseau, par solidarité. Le Comité central de grève fait, en même temps, afficher sur les murs un violent placard, où il tente de justifier le mouve-

ment. Il s'en prend aux gouvernants, qu'il accuse de n'avoir pas fait pression sur les Compagnies et, entre autres griefs, d'avoir amputé la loi Berteaux-Rabier-Jaurès, sur les retraites des ouvriers et employés des chemins de fer, des clauses les plus favorables au personnel. Effets prévus de cette surexcitation : on signale, en maints endroits, notamment à Tergnier, des actes violents de sabotage.

C'est alors que le Gouvernement prend d'urgence les mesures que comporte une situation aussi grave, et qu'il décide notamment de publier un décret d'organisation militaire qui rappellera dans le rang, sous peine des sanctions légales, les employés de chemins de fer mobilisables. La note que voici, communiquée à l'issue du Conseil des ministres, fait connaître d'une manière précise l'attitude qu'adoptèrent, d'un commun accord, M. Briand et M. Millerand :

« Le président du Conseil et le ministre des Travaux publics ont mis le Conseil au courant de la situation créée par la grève du chemin de fer du Nord. Ils ont déclaré qu'elle avait éclaté inopinément, dans des conditions tout à fait anormales et que rien ne pouvait faire supposer, étant donné que quelques jours auparavant les délégués de la Fédération

de chauffeurs et mécaniciens des chemins de fer et du Syndicat national avaient été reçus au Ministère de l'Intérieur, et que le président du Conseil et le ministre des Travaux publics s'étaient mis à leur disposition pour transmettre aux Compagnies leurs réclamations, recevoir de celles-ci leurs réponses, et dans le cas d'objection sur certains points les faire tenir aux représentants du personnel.

« Cette procédure avait été acceptée par les délégués. Ceux-ci devaient faire connaître le détail de leurs réclamations, et il semblait certain qu'ainsi engagés d'une manière conciliante les pourparlers devaient aboutir à des solutions pacifiques. Le président du Conseil a expliqué que, déclarée sur un seul réseau et d'une manière aussi imprévue, la grève avait, à ses yeux, un caractère plutôt politique et révolutionnaire que professionnel.

« La majeure partie du personnel y est certainement hostile. Pour l'entraîner, ceux qui sont à la tête du mouvement semblent déterminés à recourir à des moyens de violences et à user de procédés d'intimidation. »

La note indique ensuite quelles mesures de protection a prises le Gouvernement, comment il va réprimer les actes de sabotage,

comment il organise certains grands services, notamment ceux de la poste.

En même temps le décret de militarisation était promulgué et, à partir de ce 13 octobre, les employés touchés par l'ordre d'appel devenaient des réservistes justiciables du Conseil de guerre.

Cependant la grève semblait, au même moment, gagner les autres réseaux. Tandis que le mouvement, décidé la veille sur l'Ouest-Etat, devenait effectif à Saint-Lazare, le 13 octobre à midi, sans toucher toutefois Montparnasse, où les départs se faisaient régulièrement, la grève était également votée quelques heures plus tard sur le P.-L.-M. et, par différents groupes de cheminots, sur les réseaux de l'Est et du P.-O. Montparnasse, qui avait normalement fonctionné, s'arrêtait à son tour. Une perturbation profonde allait s'ensuivre. La banlieue était isolée de la capitale. Les approvisionnements de Normandie subissaient des retards considérables, et les relations avec l'Angleterre devenaient presque impossibles. Loin de s'apaiser, les esprits paraissaient s'exaspérer davantage. Une affiche fut placardée par les soins du Comité de grève, qui engageait les cheminots à ne pas répondre à l'ordre de mobilisation et à continuer la grève.

De nouvelles révocations prononcées par la Compagnie du Nord portèrent au paroxysme l'agitation.

Mais ce mouvement révolutionnaire ne devait ni modifier ni atténuer la résolution qu'avaient prise le président du Conseil et le ministre des Travaux publics de rétablir l'ordre et d'assurer, au nom de l'intérêt général, le fonctionnement des services publics.

Et le président du Conseil, qualifiant la grève d'entreprise criminelle, déclarait le Gouvernement bien résolu à protéger la liberté du travail par tous les moyens. Le parquet lançait en même temps une centaine de mandats d'arrêt contre des cheminots plus particulièrement visés par l'article 17 de la loi de 1845 sur les chemins de fer, qui prévoit des sanctions contre tous ceux qui auront, dans des réunions, engagé leurs auditeurs à entraver ou à arrêter la marche des trains. Vingt-deux arrestations de militants connus, parmi lesquels Renault, Toffin, Le Guennic, Bidegarray, étaient ainsi effectuées aux bureaux de *l'Humanité*.

M. Millerand assumait de son côté la tâche d'assurer, au milieu de cette désorganisation générale, la circulation des trains sur les grandes lignes, ainsi que les communications

postales. A cet effet, il réunissait au ministère des Travaux publics, chaque matin, tous les directeurs des Compagnies de chemins de fer et se concertait avec eux sur les conditions dans lesquelles il convenait d'utiliser les moyens d'exploitation qui leur restaient. C'est à ces mesures que le pays dut de ne pas voir suspendre complètement sa vie économique. Malgré les sabotages qui s'étaient faits alors bien plus nombreux, aucun réseau ne demeura, aux pires jours de la grève, complètement immobilisé. Et l'on put assurer, dans les deux sens, la circulation de quelques trains. Quant à l'acheminement des correspondances, il ne devait subir aucun préjudice sensible du fait de la grève, et cela grâce aux mesures dont nous avons déjà parlé. Les services par automobiles fonctionnaient dans un grand nombre de directions. Le télégraphe, beaucoup plus chargé qu'à l'ordinaire, écoulait cependant sans retard une grande quantité de dépêches. Quelques lignes téléphoniques seulement étaient interrompues.

La fermeté du Gouvernement, les services de fortune partout organisés sous l'impulsion du ministère des Travaux publics, l'impression profonde causée par le décret de militarisation que la grande majorité des grévistes se

souciait bien peu d'enfreindre allaient provoquer chez les cheminots des dispositions d'esprit nouvelles. Le Comité de grève, qui avait jusque-là si vivement représenté la résolution des cheminots de ne plus discuter avec les pouvoirs publics, adressait le 13 octobre au président du Conseil une lettre où il affirmait, malgré la grève « où les employés de chemins de fer ne se reconnaissent pas de responsabilités » leur désir de reprendre les négociations avec les Compagnies. Dans sa réponse le président du Conseil indiquait que le « Gouvernement resterait toujours ouvert à toutes les tentatives de conciliation du personnel dans le but d'une solution amiable ». Cet échange de vues, qui indiquait une détente chez les grévistes, allait être aussitôt suivi d'une reprise sensible du travail. Dès le lendemain, la situation s'améliorait notablement sur le Nord. Sur l'Orléans elle était normale. Sur le P.-L.-M., elle le redevenait. De même sur l'Est. Ce même jour, la gare des Invalides et la gare Saint-Lazare étaient rouvertes au public.

Sur une démarche nouvelle du Comité de grève demandant à reprendre les pourparlers, le Conseil des ministres décidait de confirmer la procédure de négociations que le président

du Conseil avait précédemment suggérée au Syndicat national et à la Fédération des chauffeurs, lors de l'entrevue avec les délégués, en présence de M. Millerand. Cette procédure consistait à transmettre aux Compagnies les réclamations précises du personnel, à communiquer aux intéressés les réponses, à recevoir les objections, et à aider ainsi à la recherche de solutions satisfaisantes. M. Millerand, d'ailleurs, n'avait pas attendu que le personnel parût disposé à accepter cette manière de faire. Il ne cessait de discuter avec les représentants des Compagnies au sujet des mesures à prendre en faveur des employés et des ouvriers. Comme il s'était montré résolu à ne pas tolérer la désorganisation des services publics et la négation de l'autorité nécessaire, il n'avait, à aucun moment, suspendu ses démarches conciliantes auprès des Compagnies, décidé à ne pas faire peser sur l'ensemble des cheminots les responsabilités encourues par quelques-uns. Et, au même moment, afin de supprimer dans l'avenir les risques de nouveaux conflits, M. Millerand informait ses collègues du Cabinet de son intention de déposer, à la rentrée des Chambres, le projet de loi sur « le règlement des différends collectifs du travail dans les

réseaux de chemins de fer d'intérêt général ».

Enfin, le ministre des Travaux publics devait aboutir, dans cette œuvre d'entente, à un résultat qui allait apporter une satisfaction, tant de fois réclamée, aux cheminots et accentuer du même coup la détente commencée. Le 15 octobre 1910, au cours de la conférence quotidienne qu'il avait avec les directeurs des réseaux, il obtenait du P.-L.-M. et de l'Est l'assurance qu'au 1er janvier 1911 les employés et ouvriers en résidence à Paris auraient le salaire minimum de 5 francs par journée effective de travail. Cette mesure, que M. Millerand avait fait accorder quelques mois auparavant au personnel parisien de l'État, que le Nord et l'Orléans avaient également déjà mise en application, il la faisait ainsi étendre à tous les cheminots sans exception résidant à Paris.

Ce geste devait, pour une très large part, apaiser les ressentiments et les rancunes, et le ministère des Travaux publics pouvait un peu plus tard annoncer que la grève était virtuellement terminée. On ne devait plus avoir à déplorer que quelques sabotages isolés, dernières manifestations d'un mouvement abandonné de tous.

Mais le ministre ne devait pas s'en tenir là.

Il estimait que l'amélioration de la condition des travailleurs de chemins de fer était une œuvre de longue haleine, qu'il convenait de poursuivre progressivement et sans relâche. C'est dans ce but qu'il invitait au même moment les directeurs des réseaux à lui communiquer d'urgence l'état des sommes dépensées dans la dernière période décennale en améliorations du sort du personnel et notamment en augmentations de salaires. Ces renseignements devaient servir, dans la pensée de M. Millerand, à l'élaboration d'un plan méthodique d'améliorations à réaliser, dans les années suivantes, en faveur du personnel. Enfin, sur les indications du ministre, les directeurs des réseaux décidaient de porter par voie de circulaire à la connaissance de leurs employés et ouvriers les améliorations en voie de réalisation ou décidées. Il était entendu que le personnel serait naturellement admis, soit individuellement, soit par l'intermédiaire des délégués élus, précédemment institués sur la demande de M. Millerand, à présenter toutes ses observations.

La répercussion bienfaisante de l'action du ministre des Travaux publics ne devait pas se faire attendre. Le 17 octobre, la situation était redevenue, à peu de chose près, ce

qu'elle était avant la grève. Cette crise, l'une des plus graves qu'ait connues le pays, qui pouvait entraîner des désastres économiques, avait pris fin, conjurée à temps par un Gouvernement qui ne s'était pas montré moins soucieux dans ces redoutables conjonctures, du bien public que des intérêts des travailleurs.

Un grand débat s'engageait à la Chambre quelques jours plus tard ; le Parlement se trouvait appelé à dire nettement ce qu'il pensait de l'attitude du Gouvernement et de celle du ministre des Travaux publics, à couvrir ou à dénoncer les mesures prises dans l'intérêt du pays et des ouvriers eux-mêmes. Et tout cela dépassait singulièrement les limites coutumières d'une discussion parlementaire. A la séance du 27 octobre, M. Millerand fit à la tribune de la Chambre un saisissant exposé des faits et de la crise. Il précisa, avec autant de vigueur dans l'éloquence que de maîtrise dans la dialectique, les responsabilités des cheminots, leurs droits aussi, leurs devoirs, l'œuvre poursuivie en leur faveur par le Parlement français, celle, plus large encore, dont il devait hâter inlassablement la réalisation. Quand le ministre regagna sa place au banc du Gouvernement, la Chambre, unanime,

l'applaudissait, faisant siennes ces paroles de franchise, de confiance et d'énergie prononcées au nom du pays tout entier.

*
* *

L'exposé de tous les faits qui ont marqué le second ministère de M. Millerand, le rappel des circonstances où se sont manifestées sa méthode et sa volonté, n'auront servi de rien s'ils n'ont pas fait ressortir ce qui est comme la synthèse de l'œuvre de cet homme d'État : l'unité dans l'action publique. Entre le jour où M. Millerand devenait le collaborateur de Waldeck-Rousseau et celui qui marque sa retraite du Cabinet Briand, on ne pourra relever qu'un ensemble de faits et de décisions qui sont comme l'application progressive et suivie à tous les ordres de préoccupation, d'une même politique générale, invariable et précise. M. Millerand n'est donc revenu au pouvoir que pour y continuer l'œuvre commencée, que pour en élargir les bases et les fins. D'ailleurs, aux yeux de l'artisan des retraites ouvrières, la puissance politique ne vaut en soi qu'autant qu'elle apporte les moyens de réaliser un programme cohérent et réfléchi. Elle ne saurait être aujourd'hui que la force

qui permet l'acte. Aussi bien M. Millerand, d'accord avec cette conception métaphysique du pouvoir parlementaire, n'a-t-il jamais voulu traduire son énergie politique autrement que par des actes, par des manifestations concrètes, par des réformes immédiates, précises, applicables au présent, inscrites aussitôt dans nos lois. On connaissait en lui déjà le législateur de la journée de dix heures, le metteur en œuvre de la loi sur les accidents du travail, le promoteur de l'assistance aux vieillards, des retraites ouvrières, de l'arbitrage obligatoire, le pays savait enfin de M. Millerand qu'il était, pour une large part, l'artisan de notre législation du travail; il ne lui aura pas désormais une moindre reconnaissance lorsqu'il envisagera l'œuvre accomplie, sous les mêmes inspirations, dans un autre ordre d'idées, par le ministre des Travaux publics. S'il a, en 1900, organisé le prolétariat administratif sous ses ordres, s'il a tenu la main à l'application des lois ouvrières qu'il avait fait voter, s'il a donné, notamment, aux ouvriers des postes les libertés syndicales, la journée de huit heures et le salaire minimum de 5 francs par journée effective de travail, il n'a pas fourni aux catégories ouvrières que le département des Travaux publics plaçait sous

son autorité moins de témoignages de sa sollicitude. Aux postiers, il a donné, cette fois, une représentation régulière et permanente auprès de leurs chefs et du ministre, leur apportant ainsi le moyen de défendre par eux-mêmes leurs revendications professionnelles. En même temps il améliorait la situation, les traitements, l'avancement. Et, soucieux également des commodités du public, il préparait la transformation des services auxquels il projetait d'apporter tous les perfectionnements modernes. Aux cheminots du réseau racheté de l'Ouest, il assurait aussi une représentation professionnelle dont il allait bientôt faire étendre le bénéfice aux autres cheminots. Puis c'était un statut précis et libéral octroyé à tout le personnel employé et ouvrier de l'Ouest; enfin la pièce de cent sous donnée aux cheminots de l'État résidant à Paris; et, un peu plus tard, accordée au personnel parisien des autres Compagnies.

Bien des initiatives avaient en 1900 marqué le souci de M. Millerand, ministre du Commerce, de contribuer de toutes ses forces au développement économique du pays, à la mise en valeur de ses richesses. Tout ce qu'il n'avait pas eu le temps de réaliser alors, il le mit en œuvre pendant son séjour aux travaux

publics. Et si nos ports français, notamment, bénéficient bientôt de l'autonomie qu'ils attendent pour vivre librement et s'administrer eux-mêmes au mieux de leurs intérêts, c'est à M. Millerand, qui fit voter à la Chambre le projet de loi dont nous avons parlé, qu'ils le devront. Déjà, l'Office du tourisme est une de ses initiatives. Tous les grands travaux en projet ou en cours ont été inspectés et pressés par ses soins. Il a visité tous nos grands ports, attestant partout, grâce aux mesures immédiates et aux réformes qu'il mettait à l'étude, sa volonté de contribuer à donner au pays l'outillage puissant et moderne dont il doit être pourvu, s'il veut garder son rang, si rudement disputé, sur les marchés d'aujourd'hui.

Partout, cette fois encore, M. Millerand a fait effort pour hâter la disparition de ces innombrables conflits du travail qu'il considère comme également désastreux pour les ouvriers, les patrons et la production nationale. Il n'a pas seulement démontré l'urgence d'introduire dans nos lois le projet de règlement amiable des différends collectifs du travail, qui porte la signature de Waldeck-Rousseau et la sienne, mais il n'a cessé au cours de ce ministère de préconiser cette politique de collaboration patronale et ou-

vrière dont la pratique loyale ne peut qu'écarter les conflits qui paralysent trop souvent nos industries. En même temps M. Millerand a toujours professé qu'il ne fallait pas seulement considérer les intérêts des travailleurs, mais s'adresser aussi à leur conscience. Quand une charte est établie qui règle pour une catégorie déterminée les rapports des employeurs et des employés, et les conditions du travail, elle institue du même coup entre les parties un véritable contrat synallagmatique dont toutes les obligations doivent être remplies. Aucun des contractants n'est au-dessus des stipulations qu'il a acceptées. Et pour M. Millerand, les ouvriers n'ont pas plus que les patrons le droit de se soustraire au respect du contrat.

« La France avant tout », a dit à plusieurs reprises M. Millerand, marquant ainsi qu'il n'était point, pour un homme d'État, d'entreprise qui ne dût d'abord servir la force matérielle et morale de la nation. Cette formule est dans son raccourci même toute la synthèse de la politique qu'a pratiquée, depuis plus de vingt-cinq ans, le ministre des Cabinets Waldeck-Rousseau et Briand. Politique singulièrement moderne, adaptée à l'évolution sociale comme aussi aux nécessités économiques du temps présent, politique d'expansion, de gran-

deur industrielle, d'organisation et d'entente des classes, qui, seule, peut apporter à l'âme et au sol français cette vitalité, cette jeunesse, cette énergie et cette prospérité aussi que nous avons tant admirées dans ces grandes démocraties d'Amérique, où marchent de pair la cohésion des forces ouvrières et le besoin général d'expansion impérialiste. M. Millerand dit : un pays riche d'abord, bien outillé, un pays faisant beaucoup d'affaires et de bonnes affaires ; un pays faisant, « s'offrant », pourrait-on dire, des réformes sociales, devançant tous les autres peuples dans cette voie, un pays capable de donner, puisqu'il les gagne, les millions qu'il faut aux lois sociales, un peuple riche et généreux, des classes ouvrières unies, solidaires, organisées, participant à la prospérité nationale dont elles sont le meilleur artisan.

Cet intérêt supérieur de la vie et de la force française, M. Millerand l'a placé en tête de tous les autres. Faut-il rappeler l'énergie avec laquelle il a combattu, en des circonstances qu'on n'a pas oubliées, pour la réforme électorale? Dans ce discours fameux qu'il prononça au buffet de la gare de Lyon, en octobre 1909, quelques mois après son arrivée au ministère, M. Millerand dénonçait

le système électoral que nous subissons. Il instruisait, une fois encore, — mais cette fois au Gouvernement, — le procès du scrutin d'arrondissement, de ce mode étroit de votation qui a tant de fois asservi à la masse des intérêts privés, de toutes les préoccupations mesquines et égoïstes des individus, l'intérêt du pays. Si, trop souvent, il n'a pas été possible en France de mener à bien de grands travaux, c'est qu'inspirés par des préoccupations de politique locale, nombre de représentants du Parlement ont récriminé contre les initiatives qui ne favorisaient pas leurs régions. Si, depuis tant d'années enfin que fonctionne en France le scrutin d'arrondissement, la personne du candidat a pris, aux yeux de l'électeur, plus d'importance que son individualité intellectuelle et morale, s'il n'y a plus de partis organisés ni de programmes précis, la faute en est à un régime qui fait trop souvent de l'élu le représentant soumis de l'électeur. C'est contre cet état de choses que M. Millerand, au pouvoir comme au Parlement, n'a cessé de s'élever avec une franchise et une énergie qui n'ont pas peu contribué à provoquer à travers le pays ce mouvement unanime en faveur d'une réforme à laquelle sont si fortement attachées les destinées mêmes de la nation. Un

an avant qu'il ne prît le ministère des Travaux publics, M. Millerand avait, au cours d'une conférence à Bordeaux, déjà instruit le procès du scrutin d'arrondissement et montré que nulle œuvre n'était plus nécessaire que celle qui devait instaurer un régime nouveau. Lorsqu'il prit part aux premiers conseils qui précédèrent la formation du Cabinet Briand, il affirma sur ces mêmes points ses opinions intangibles, déclarant en outre qu'il ne cesserait de se montrer un partisan résolu de cette grande réforme, même dans le cas où il devrait, au moment d'un vote, se séparer, dans le scrutin, de ses collègues du Cabinet. Cette situation, qu'il avait prévue, ne devait pas tarder à se produire; la réforme électorale, l'abolition ou le maintien du scrutin d'arrondissement, la question de la représentation proportionnelle provoquèrent à la Chambre un grand débat dans le courant de novembre 1909. Dans tous les scrutins auxquels donna lieu la discussion, le ministre des Travaux publics s'abstint, alors que ses collègues du Cabinet se prononçaient contre la réforme électorale. Le vote final eut lieu sur lequel M. Briand posa la question de confiance. M. Millerand s'abstint également, seul de tous les membres du Cabinet. Cette

attitude eut sur le Parlement et sur l'opinion publique un retentissement considérable. Une conviction qui s'affirmait avec tant d'éclat et de vigueur n'apportait pas seulement le témoignage d'une foi profonde dans l'utilité nationale d'une grande réforme; elle marquait aussi, une fois de plus, l'une des forces de l'homme d'État qu'est M. Millerand : le caractère.

A nul autre, semble-t-il, il n'en a fallu davantage. C'est que M. Millerand, en effet, n'a jamais voulu faire de politique en « soi », pourrait-on dire, mais seulement une politique de résultats, pour laquelle il faut un programme économique et social précis et des convictions certaines. Au ministère du Commerce, en 1900, il a accompli toute une œuvre féconde. Il en avait au préalable mesuré la portée exacte, les charges, les conséquences sociales. Il savait où il voulait aller. Il n'a pas, il n'a jamais dépassé le but; il n'est jamais non plus demeuré en deçà. L'un des dons les plus sûrs de M. Millerand c'est, en effet, la proportion des résultats acquis à l'effort donné. Le passage de M. Millerand aux Travaux publics fut-il moins fertile en résultats? Il a, selon son habitude, tenu tous les engagements qu'il a pris. Un statut aux pos-

tiers, un statut aux cheminots, la pièce de cent sous au minimum à tous les employés et ouvriers des chemins de fer à Paris : voilà quelques-unes des réalisations qu'il a laissées après lui. Sa force politique, sa situation devant le pays sont tout entières dans les résultats dont il jalonne son action, dans cette sorte de puissance créatrice qui paraît être la forme même de son individualité.

M. Millerand a combattu toutes les politiques sectaires, fondées sur les querelles de croyances, toutes les agitations qui ne reposent que sur la tyrannie de la conscience des individus, tout cet anticléricalisme obsédant où se résorbent les fièvres politiques de nos provinces. Il a flétri cette politique haineuse d'individus à individus, qui n'exploite que les ambitions, les égoïsmes et les colères. Personne n'a oublié avec quelle âpreté il a instruit à la tribune de la Chambre le procès d'un régime qui livrait la France aux pires agitations, à la plus détestable démagogie. Ce courage lui a valu les attaques les plus basses, les plus ignominieuses. Il a suffi à M. Millerand de paraître et de parler pour qu'il ne demeurât à ses adversaires que la honte d'avoir voulu le souiller. Sa seule personne morale, à défaut de son œuvre, était là

pour le défendre, si l'on avait, un instant, pu prendre ces colères autrement que comme des injures.

En regard de tant de luttes stériles, en face de toutes ces querelles qui énervent la nation et l'exténuent, M. Millerand a défendu une politique de paix sociale. Il l'a servie, tout au long d'une carrière dont la démocratie se rappelle avec gratitude les efforts et les succès. Son œuvre, il semble qu'on pourrait la définir ainsi : des actes, enchaînés, continus, dans le sens du progrès social et de la grandeur française.

P.-L. G.

POLITIQUE DE RÉALISATIONS

LA POLITIQUE SOCIALE DE LA RÉPUBLIQUE

Le 28 février 1909, le cercle républicain de Versailles (cercle Albert Joly) fêtait l'anniversaire de la République de 1848, par un banquet sous la présidence de M. Henri Brisson, président de la Chambre des députés.

A l'issue de ce banquet, auquel assistaient MM. Berteaux, député, vice-président de la Chambre: Ferdinand-Dreyfus, Aimond, Poirson, sénateurs; Dalimier, député; Autrand, préfet de Seine-et-Oise: Périllier, Emile Bourgeois, président du Cercle Albert Joly; Gabriel Monod, René Waldeck-Rousseau, etc., M. Millerand fit sur la « Politique sociale de la République » la conférence que voici :

Messieurs,

Lorsque nos amis Émile Bourgeois et Vormser me firent l'honneur imprévu de me demander une conférence, mon premier mouvement fut de surprise et presque, le dirai-je, de protestation.

Mes interlocuteurs me fournirent tant et de si bonnes raisons que mon ébauche de refus se termina en une acceptation reconnaissante.

Comment aurais-je résisté? On me proposait

de venir à Versailles, si accueillant en sa noble mélancolie, toute pleine de souvenirs émouvants, fêter l'anniversaire de la seconde République; — assister au premier banquet du cercle Albert Joly, dont les fondateurs ont la louable ambition, sous les auspices du républicain brutalement arraché à tant d'espérances, de faire comme le centre d'attraction de toutes les nuances de notre parti; — parler enfin sous la présidence du démocrate illustre et vénéré dont l'existence, tout entière associée aux luttes, aux espérances et aux joies du parti républicain depuis un demi-siècle, offre le plus admirable exemple d'unité et de constance.

Il ne me restait plus qu'à trouver un sujet.

En choisissant « La politique sociale de la République », je n'ai pas seulement cédé à mon inclination naturelle; il m'a paru que le plus précieux hommage à rendre aux ancêtres de 1848, aux idéalistes intrépides et désintéressés auxquels nous devons tant, était de montrer que leurs descendants ont su, pour une part au moins, mettre à profit leurs leçons et qu'ils ne cessent pas de puiser dans leur souvenir leurs inspirations.

Préciser de la sorte mon sujet, c'est indiquer qu'en traçant à grands traits le tableau de la politique sociale sous la République, je voudrais marquer à la fois ce qui, dans cet ordre d'idées, a déjà été fait et ce qui reste à faire.

En dotant ce pays du suffrage universel, les hommes de 1848 ont posé le postulat de toutes les réformes sociales.

Armé du bulletin de vote, il est inévitable que le travailleur entende user du pouvoir souverain dont il est investi pour l'amélioration de son sort, et, d'autre part, la société, sur les destinées de laquelle le suffrage égal de tous les citoyens exerce une influence directe, a un intérêt capital à ce que chacun des membres de la grande collectivité nationale soit, à tous les points de vue, matériel, intellectuel et moral, le mieux armé possible. Trouvez dans cette double aspiration de l'individu et de la société le principe même de la politique sociale sous la République.

Les règles en seront déterminées par le but à atteindre et par les possibilités de réalisation? Eh! oui. Les réformes sociales coûtent cher, et voici qu'au début même de ce rapide exposé, s'accuse, sous son aspect le plus saisissant, cette solidarité des classes que l'esprit de système peut bien nier, mais qui se dégage avec une éclatante évidence de la réalité. Réformes sociales, prospérité nationale : ce sont là des termes inséparables, et je veux tout de suite noter que, même du point de vue le plus étroit, le plus

strictement égoïste, l'ouvrier, si humble que semble sa condition, ne saurait se désintéresser du sort de la nation dont il est l'un des membres, car il en partagera, qu'il s'en rende compte ou non, toutes les vicissitudes. Il n'est pas vrai que la Patrie soit pour lui, comme l'ont dit certains fous, un mot vide de sens ; elle est au contraire la réalité la plus vivante. La destinée de chacun de ses enfants est, quoi qu'il en ait, liée à la sienne ; il ne peut espérer d'amélioration durable de son sort, pour lui et pour les siens, que sous la condition première de la prospérité et de la grandeur nationales. Et ainsi s'affirme, au seuil même d'une esquisse de la politique sociale, cette loi supérieure de la solidarité qui la commande et qui la règle. C'est de cette loi, qui domine tous les rapports des hommes, qu'il faudra nous inspirer lorsque j'en viendrai à examiner comment peuvent et doivent se régler, dans l'intérêt général commun des deux parties, les rapports entre employeur et employé. Mais il faut tout d'abord examiner quelles mesures s'imposent au législateur républicain pour permettre à l'employé — j'englobe sous ce terme juridique tous les travailleurs des champs et des villes, du bureau et de l'atelier — de se rapprocher le plus possible du type rêvé : le travailleur habile en son art qui soit en même temps un père de famille et un citoyen.

Pour que l'individu, quelle que soit la tâche qu'il ait à remplir, arrive à réaliser le type humain qui est notre idéal, la première condition est qu'il ne soit pas accablé, écrasé sous sa tâche au point d'en être réduit à l'état de machine, — dont l'arrêt, strictement calculé, est tout entier consacré à réparer, au moins pour partie, la dépense de forces; il faut que le travailleur ait le temps de lever la tête, de regarder plus haut que le sillon ou l'établi, de penser, de réfléchir, de vivre enfin. Aussi la question de la limitation de la journée de travail a-t-elle une importance capitale. De la solution de ce problème dépend à vrai dire celle de toutes les autres questions sociales. La République ne l'a pas négligé. Elle a successivement protégé le travail des enfants, des femmes, notamment par la grande loi du 2 novembre 1892, et même, par la loi du 30 mars 1900, des hommes dans tous les ateliers mixtes où elle institue la journée de dix heures. La Chambre est actuellement saisie d'un projet de loi, rapporté par la Commission du travail, dont le but essentiel est d'universaliser dans l'industrie la journée de dix heures en même temps que d'introduire dans notre législation le germe de certaines améliorations, telle que la semaine anglaise.

Vous savez en quoi elle consiste ; elle est appliquée déjà dans certaines de nos régions, notamment dans la Loire et l'Ardèche pour quelques industries ; les ouvriers sont libres au milieu de la journée du samedi, ce qui permet au père et à la mère de famille de faire, pendant cette demi-journée, les achats nécessaires, de mettre le logis en ordre et de jouir pleinement du repos hebdomadaire qu'a institué chez nous la loi du 13 juillet 1906. De cette loi on a pu, non sans raison, critiquer l'application et les conditions de mise en vigueur.

C'est chez moi une idée très arrêtée qu'en matière sociale plus qu'en aucune autre, il importe de procéder par transitions, par paliers, de façon à ménager, comme le demandait Gambetta, non seulement les habitudes, mais jusqu'aux préjugés. Pour avoir omis cette précaution indispensable, la loi sur le repos hebdomadaire s'est heurtée à des résistances souvent justifiées. Elle n'en est pas moins entrée, elle pénètre de plus en plus dans les mœurs, et tout compte fait elle a introduit dans la vie, je ne dis pas seulement des ouvriers et des employés, mais des petits patrons eux-mêmes, une amélioration incontestable.

Ce n'est pas tout que procurer au travailleur, par la limitation de la journée de travail, par l'introduction ou l'extension de la semaine anglaise, par le repos hebdomadaire, les loisirs nécessaires. Il faut encore que l'individu soit à même de tirer de ces heures de travail et de loisir, ainsi plus sagement réparties, le maximum de profit.

La grande loi sur l'enseignement obligatoire a été, à ce point de vue, une réforme capitale. Elle est nécessaire, elle n'est pas suffisante. Donner à tous les citoyens les éléments de savoir sans lesquels l'homme ne mérite pas ce nom, constitue la première étape dans la voie à parcourir. Il en est une autre que des peuples voisins ont, pour leur grand avantage, déjà atteinte. Il faut en effet, surtout dans un pays tel que le nôtre, où la main-d'œuvre a été de tout temps un élément si important, il faut que l'ouvrier soit préparé à la besogne qu'il va accomplir. Avant d'être ouvrier, il doit être apprenti.

La question de l'apprentissage ne se pose pas d'hier. C'est faire montre de bien peu de réflexion ou de beaucoup de parti pris qu'attribuer, comme je l'ai lu, à la loi de dix heures du 30 mars 1900, la responsabilité de la crise de

l'apprentissage. Ses causes sont autrement lointaines et profondes. Dès 1863, le second Empire instituait une enquête pour trouver les moyens d'y parer. Elle est née à vrai dire du développement du machinisme, de la division sans cesse accrue du travail qui aboutit à ce que chaque ouvrier, n'ayant plus à faire qu'un détail, toujours le même, tombe vraiment au rang de machine et ignore tout de son métier, sauf l'infime partie à laquelle il est aveuglément attaché. La Chambre est actuellement saisie d'un projet, dû à l'initiative de notre ami Dubief, sur l'enseignement technique et professionnel.

Dans la lutte économique si ardente que nous menons, c'est une question vitale que la formation d'ouvriers au courant de leur métier ou de leur art. La création d'un enseignement professionnel donné, en même temps qu'à l'atelier, dans des cours complémentaires dont la fréquentation, sous des modes à déterminer, serait obligatoire, s'impose aussi bien au point de vue économique qu'au point de vue social. Il est à espérer que nous ne l'attendrons pas longtemps.

L'ouvrier une fois formé, en possession du savoir professionnel qui fera de lui un travailleur utile et conscient, installé à sa tâche, est

en butte aux mille périls qui rendent sa sécurité si précaire : l'accident du travail, la maladie, le chômage, la vieillesse le guettent. Contre ces ennemis, quelles précautions prendre ?

La loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail est à coup sûr un des monuments législatifs dont notre République est le plus justement en droit de s'enorgueillir. En assurant à tout travailleur blessé par le fait ou à l'occasion du travail la réparation qu'il était, il y a dix ans, réduit à attendre des incertitudes et des hasards d'un procès difficile, la République a doté la classe ouvrière d'une des garanties les plus souhaitables, et, il faut le dire, les plus disputées. Ardemment combattue jusqu'à l'heure de sa mise en vigueur, la loi de 1898, la réparation forfaitaire des accidents du travail est aujourd'hui acceptée par tous, employeurs comme employés. Sans doute son application, peut-être l'introduction de modifications trop hâtives dans la loi de 1898, ont révélé la nécessité de changements secondaires à y apporter, mais les principes essentiels de la loi demeurent au-dessus de toute contestation. La Chambre est saisie d'un projet de loi sur les maladies professionnelles qui sera l'utile complément de la loi sur les accidents du travail. Dès à présent, grâce aux admirables progrès de la Mutualité, que la République a dotée de sa charte par la loi si désirée du

1er avril 1898, l'assurance maladie protège quantité de familles ouvrières.

La loi du 14 juillet 1905 sur l'assistance obligatoire, qui fonctionne aujourd'hui sur toute l'étendue du pays, a, pour la première fois, proclamé, avec le droit à la vie, le devoir social à l'égard du vieillard et de l'infirme. Sa reconnaissance réclame pour corollaire l'obligation du devoir individuel d'assurance et de prévoyance. J'arrive ainsi au projet des retraites.

Ce n'est pas le moment d'examiner dans tous ses détails le projet que la Commission du Sénat a élaboré. J'y veux saluer seulement, avec l'acceptation plus ou moins atténuée des principes essentiels du projet de la Chambre, la certitude qu'un accord prochain entre le Luxembourg et le Palais-Bourbon permettra à la législature de 1906 de se présenter devant les électeurs, cette grande réforme entrée dans nos lois. Si j'y attache, pour ma part, une valeur si considérable, ce n'est pas seulement à cause de l'amélioration incontestable qu'elle apporte au sort de tous les travailleurs de France, en leur assurant à l'âge du repos le minimum indispensable à l'existence, c'est que sa réalisation ouvre la voie à d'autres progrès non moins désirables. Elle nous permet de songer à l'assurance contre le chômage dont nous avons jeté le germe sous la forme du crédit annuel distribué aux syndicats et associations qui se pro-

posent de parer à ce mal redoutable. L'organisation même de l'assurance contre la vieillesse porte en soi l'amorce de l'assurance contre la maladie et de l'*homestead*, de cette constitution du bien familial soustrait à l'hypothèque et à la vente judiciaire, de ce grand bienfait social dont le Sénat, après la Chambre, vient de consacrer le principe. Enfin accroître la sécurité de la classe ouvrière, c'est la rendre plus apte à l'œuvre essentielle d'organisation et d'éducation dont il me reste à vous entretenir.

Ce sera l'honneur de la troisième République d'avoir doté ce pays des libertés nécessaires, au premier rang desquelles figure la liberté d'association. Si Waldeck-Rousseau n'avait pas rendu à la République et au pays, en des heures tragiques, des services inoubliables, il suffirait à coup sûr, pour assurer à sa mémoire la reconnaissance de tous les républicains, de tous les Français, qu'on puisse inscrire sur le socle de sa statue ces lignes : « Il fut l'auteur de la loi du 21 mars 1884 qui créa les syndicats professionnels, et de la loi du 1er juillet 1901 qui dota la France de la liberté d'association. »

Ce serait exagérer sans mesure des incidents éphémères et permettre à des détails de masquer l'ensemble que juger les syndicats profes-

sionnels, les services qu'ils ont rendus et ceux qu'ils sont appelés à rendre, sur quelques manifestations bruyantes. L'homme ne s'instruit que par l'expérience. Il a fallu que les ouvriers apprissent à manier l'arme émancipatrice qu'on leur mettait en mains; il a fallu, il faut que les patrons apprennent, en s'en servant eux-mêmes, à comprendre le rôle légitime et nécessaire auquel le syndicat est appelé; il importe surtout que, dans cette rencontre comme en toute circonstance, le législateur fasse confiance à la démocratie; que, loin de songer à restreindre le champ d'activité des syndicats, il ouvre grandes devant eux les avenues où se déploient leurs moyens d'action.

On a un moment songé à séparer les syndicats agricoles des autres. Ce serait au point de vue social une faute irréparable, d'abord parce que, loin d'élever des murs entre la démocratie urbaine et la démocratie rurale, il est de l'intérêt social que se multiplient leurs points de contact; ensuite parce que, s'il est vrai que les syndicats agricoles ont eu de leur destination et de leur utilité propre une conception différente de celle des syndicats commerciaux et industriels, il faut, pour le bien commun, au lieu de les opposer, rapprocher les méthodes de ces deux catégories de syndicats afin qu'elles se pénètrent et se complètent. Les syndicats industriels ont tout à gagner à prendre à l'école

des syndicats agricoles des leçons de réalisme pratique, et il n'est pas, d'autre part, inutile que les syndicats agricoles puisent dans l'exemple des syndicats industriels le souci nécessaire et noble des conceptions théoriques. Je ne doute pas que l'accord ne se fasse entre la Commission de l'Agriculture et la Commission du Travail de la Chambre sur l'intéressant projet déposé par M. le ministre de l'Agriculture et qu'il n'en sorte un progrès nouveau pour tous les syndicats, sans distinction, de la loi de 1884.

Ce n'est pas seulement au syndicat, entre travailleurs d'une même corporation, que l'entente doit se nouer, c'est aussi et d'abord à l'usine, sur le chantier, entre ouvriers de la même entreprise. Le projet sur le règlement amiable des conflits du travail, déposé par le ministère Waldeck-Rousseau, et en ce moment à l'état de rapport devant la Chambre, ne vise pas seulement à rendre aussi rare que possible la guerre, je veux dire la grève, entre employeurs et employés : la grève, comme la guerre, si douloureuse, si chargée de maux pour les belligérants et pour leurs voisins.

Notre projet entend d'abord organiser les ouvriers à l'usine. Il estime que des rapports quotidiens entre employeurs et employés sont

indispensables. Il institue sous cette forme la première application du contrat collectif de travail. Il part de cette idée que le plus souvent c'est de malentendus que naissent les désaccords, et il veut que ceux qui sont les collaborateurs de la même œuvre délibèrent ensemble sur les intérêts communs. De la même conception est issue la création des conseils du travail ; ils n'attendent pour fonctionner que la promulgation d'un règlement d'administration publique qu'on nous promet bientôt. Ils sont appelés, si on le veut, à être l'un des rouages les plus utiles d'entente et de concorde entre les employeurs et employés.

Entente, concorde : vous avez retrouvé bien souvent ces préoccupations au cours de cette causerie. Si d'autres travaillent à fomenter la guerre sociale, dépensons-nous sans compter, pour l'avènement de la paix sociale, d'une paix qui, loin de coûter à personne, sauvegarde les légitimes intérêts de tous, d'une paix qui ne soit ni surprise ni imposée, mais appelée et consentie par les travailleurs de toute condition pour lesquels la discorde sociale constitue une menace et un péril quotidiens.

Ne nous y trompons pas. Si la République a pu, depuis quarante ans bientôt, surmonter tant

d'obstacles, subir victorieusement et les assauts de ses adversaires et l'épreuve plus redoutable des erreurs de ses partisans, elle le doit à l'attachement réfléchi et passionné des masses laborieuses au régime qui a réalisé déjà en leur faveur les réformes dont je viens trop imparfaitement de brosser à grands traits l'esquisse.

Pour que la République demeure invincible, il lui suffit de n'oublier jamais qu'elle est par définition le gouvernement de tous, et que son honneur comme sa force est de s'attacher, avec une ténacité que rien ne lasse, à cette œuvre sociale qui, dans le naufrage de tant de croyances, peut et doit surgir comme le principe d'action et de foi où communient tous les Français.

LE RÈGLEMENT AMIABLE DES CONFLITS DU TRAVAIL

M. Millerand qui a toujours professé que la grève, bien qu'elle fût un droit, était un mal redoutable, en a étudié dans cette conférence au comité des Etudes professionnelles le 10 janvier 1909, les effets douloureux, et il a préconisé pour y porter remède l'institution du règlement amiable des conflits du travail.

MESSIEURS,

J'ai été heureux de me rendre à votre aimable invitation. Elle m'a donné l'occasion d'entrer quelques instants en relations avec de grands industriels dont j'ai d'ailleurs le plaisir de connaître la plupart, et de vérifier l'exactitude de quelques-unes des vues qui me paraissent devoir inspirer notre attitude et guider notre attention.

Une idée, selon moi, domine l'examen de toutes ces questions si complexes, si délicates, des rapports des patrons et des ouvriers. Nous sommes les témoins et les acteurs d'une évolution dont on peut, pour être bref, placer les débuts à la période de la Révolution française.

Quelques faits essentiels la caractérisent, dont tous les jours nous voyons les conséquences se produire : la proclamation de l'égalité civile, celle de l'égalité politique, l'institution du suffrage universel et l'organisation de l'enseignement obligatoire. Ce sont là des faits considérables dont on ne peut méconnaître les répercussions profondes. Un grand théoricien politique a dit un jour ce mot que je rappelle souvent parce qu'il est plein de substance : « Il est contradictoire, a dit Émile de Laveleye, qu'un homme soit à la fois misérable et souverain. » Eh oui ! vous avez dit au travailleur manuel — ce qui est théoriquement vrai — qu'il est l'égal de tous les citoyens, qu'il a, pour sa part, dans le règlement et la conduite des affaires publiques, les mêmes droits que tous les autres citoyens ; en d'autres termes qu'il est, au point de vue politique, lui, employé, l'égal de son employeur, et vous vous étonnez que, peu à peu, il s'essaie à tirer les conséquences pratiques de ces prémisses en usant de sa souveraineté politique pour améliorer son sort.

Ainsi c'est un phénomène fatal que ce mouvement chaque jour plus prononcé vers plus de bien-être et vers plus de sécurité qui s'accuse chez les ouvriers, vos collaborateurs de tous les jours. En face de cette tendance, qui n'est pas purement idéale, qui se traduit par des demandes de salaires plus élevés, de conditions meilleures

de travail, c'est-à-dire, pour appeler les choses par leur nom, par des augmentations de dépenses, un autre sentiment se fait jour qui n'est pas moins naturel : le chef d'entreprise a la préoccupation légitime de sa situation, de son bien-être personnel et de celui des siens; par-dessus tout, il a le souci extrêmement vif de sa responsabilité. Au bout d'une mauvaise gestion, ou de frais généraux exagérés, de dépenses excessives, il y a la faillite. Les deux tendances que je viens d'esquisser se heurtent tous les jours, dans toutes les entreprises : il faut qu'elles se concilient; sinon ce serait la ruine pour tout le monde, pour le patron et pour l'ouvrier. Quelle est donc la pensée commune où réunir ces deux tendances en apparence contradictoires? Employeurs et employés sont les collaborateurs d'une même œuvre : son succès dépend du travail, de l'intelligence, de la volonté des collaborateurs de tout ordre, associés pour faire marcher l'entreprise. Leur entente est une condition nécessaire de sa prospérité. Pas d'entente, c'est à bref délai la ruine privée et publique. Oui, l'entente n'est pas moins nécessaire entre les citoyens d'un même pays qu'entre les collaborateurs d'une même entreprise, parce que, pour résumer ma pensée d'un mot, quand on veut des réformes sociales, il faut d'abord vouloir la prospérité nationale. (*Vifs applaudissements.*)

Les termes du problème ainsi posés, dans quelle situation, Français de 1909, nous trouvons-nous? Je m'excuse d'avance si, dans les explications forcément brèves — par conséquent peut-être pas toujours assez nuancées — que je vais fournir, je froisse sans le vouloir les sentiments de quelques-uns d'entre vous. Mais je veux parler en toute sincérité (*applaudissements*), qu'il s'agisse des patrons ou des ouvriers.

Chez le patron, on trouve trop souvent cette idée, inspirée d'ailleurs, je le répète, par les motifs les plus naturels, les plus louables, que l'employeur doit être chez lui maître absolu; qu'il n'est pas admissible que, dans la direction de l'affaire, dans les décisions à prendre — que ces décisions intéressent les conditions du travail ou qu'elles aient trait à la marche de l'affaire — des influences étrangères puissent prétendre peser sur la volonté du patron qui revendique le pouvoir parce qu'il a la responsabilité, et qui réclame le droit de prendre en toute indépendance les résolutions qu'il jugera convenables, parce que c'est lui qui finalement en supportera sur sa fortune et parfois sur son honneur les conséquences. Aussi bien cette conception de l'autorité patronale règne actuellement, en fait comme en théorie, dans la plupart des entreprises, et si l'on a dit jadis du régime russe avant la Douma que c'était « l'autocratie tempérée par l'assassinat », on pourrait peut-être

sans exagération dire de notre régime économique que c'est « l'absolutisme corrigé par la grève ». Eh bien : je suis convaincu qu'en matière économique comme en matière politique, il faut que l'absolutisme cède la place à la monarchie constitutionnelle.

Autrement dit — et c'est ce que j'ai tâché de mettre en articles de loi — il faut que, sous une forme et dans des conditions à déterminer, le patron entre en relations normales et périodiques avec ses employés, cause avec eux, avec leurs représentants réguliers. Je ne crois pas à la formule, issue du reste des préoccupations les plus hautes, du Patron-Providence, du Patron Père de famille. Idée noble, idée généreuse, mais idée fausse. On ne fait pas le bonheur des gens malgré eux et sans eux. Employeurs et employés sont des collaborateurs. Que cette idée ne nous abandonne à aucun moment.

Jusqu'à présent, on se trouve le plus souvent en présence de cette situation : un employeur et des employés qui ne se rencontrent qu'à des intervalles uniquement réglés par la fantaisie ou l'arbitraire. Un beau jour surgit du milieu des ouvriers ou arrive du dehors, pour parler le langage courant, un « meneur »; il s'adresse aux ouvriers; il leur fait remarquer que telles ou telles des conditions de travail sont critiquables, qu'elles doivent être modifiées, que les salaires sont trop bas. Les ouvriers l'écoutent.

Et le patron, que fait-il pendant ce temps-là? Il est dans son cabinet, sur son chantier. Quand s'entretient-il avec ses ouvriers de ces questions qui cependant l'intéressent? Quand et à quel moment lui seront-elles exposées? Quand y aura-t-il entre l'employeur et ses employés des entretiens sur des sujets brûlants? Jamais. Si, une fois la grève déclarée.

Par le projet qu'avec Waldeck-Rousseau j'ai déposé, j'ai voulu établir entre employeurs et employés des relations périodiques et normales. Que les employés de chaque usine, de chaque entreprise nomment des délégués qui seront leurs porte-paroles naturels, leurs intermédiaires désignés, et que les employeurs et les délégués des employés aient des entrevues périodiques où soient exposées les revendications de ceux-ci et les raisons de ceux-là. Cela vaudra mieux que ce qui se passe aujourd'hui. A l'heure actuelle, c'est, sans entretien préalable, l'explosion brutale. Les ouvriers interrompent le travail, vident les chantiers, sans même que l'employeur en connaisse exactement les raisons. Bien plus, très souvent la grève a éclaté sans que les ouvriers eux-mêmes fussent en état de dire exactement pourquoi ils faisaient grève. (*Applaudissements.*) En maintes circonstances, nous avons vu les revendications qui doivent servir de bases à la discussion, puis à la transaction, formulées plusieurs jours après que le travail a cessé... Eh

bien! qu'est-ce que je propose dans ce projet qui date de 1900, qui porte la signature de Waldeck-Rousseau à côté de la mienne : que dans toutes les entreprises comprenant un nombre minimum d'employés, des délégués soient élus par les ouvriers dans des formes prévues par la loi et qui assurent bien entendu la liberté et le secret du vote. Et puis, une fois ces délégués élus, qu'ils soient mis en relations périodiques avec leurs employeurs. Quand on cause, on ne tombe pas toujours d'accord; ces conversations entre employeurs et employés n'aboutiront pas toujours immédiatement à l'entente. Les employés comme les employeurs eux-mêmes subiront l'influence ambiante. Il est infiniment probable qu'au début ces conversations se résoudront assez souvent en contradictions et en conflits. Les employés demanderont telle ou telle modification; l'employeur dira : — Je ne peux pas vous l'accorder pour telle ou telle raison. Remarquez que ce résultat, pour modeste qu'il semble, sera extrêmement préférable à la situation actuelle, parce que les uns sauront ce qu'ils veulent obtenir, et les autres ce qu'ils ne peuvent pas accorder.

Voilà la première partie du projet : c'est la mise en présence, à des dates périodiques, de l'employeur et de ses employés. C'est l'organisation. Passons maintenant à la seconde partie, à la procédure.

Aujourd'hui les employés, à qui l'employeur a opposé un refus ou qui craignent simplement qu'il ne le leur oppose, s'en vont, et c'est la grève. Dans le projet, avant que la grève n'éclate, un certain nombre de formalités devront être remplies, dont aucune n'existe aujourd'hui car, actuellement la caractéristique de la grève, c'est sa soudaineté, sa brutalité.

Dans le système du projet, les employés, avec les mêmes garanties de liberté et de secret du vote qui leur sont assurées pour l'élection de leurs délégués, sont appelés à voter sur la déclaration de grève. Ce n'est pas nouveau, et nous avons vu déjà, en plus d'une circonstance, des grèves, des tentatives de grèves précédées ou suivies de votes. Parfois ces votes ont abouti à la suspension du travail, parfois aussi à sa continuation. Nous avons vu également des consultations de ce genre, au cours d'une grève, aboutir à la reprise du travail. Ce n'est donc pas une innovation que contient le projet de loi. Ce qui fait, à mon avis, son mérite et son intérêt, c'est qu'il généralise ces essais et fait de l'exception la règle; c'est que, dans toutes les entreprises, il ne peut plus y avoir de cessation de travail sans qu'on ait d'abord causé, et que, les employés ayant été consultés, la majorité se soit prononcée. Si c'est la grève qui l'emporte, sept jours après les ouvriers se réuniront de nouveau et ils seront consultés de la même

manière — au vote secret — sur la question de savoir s'ils confirment ou non leur premier vote.

Pendant ce temps, sitôt la grève déclarée, un organisme nouveau est appelé à fonctionner, qui, je crois, pourrait être le plus souvent le conseil du travail de la profession. Les conseils du travail, voilà encore un de mes rêves. J'ai essayé il y a huit ans de le réaliser. Le Sénat, — mon ami M. Tillaye se le rappelle peut-être, — le Sénat m'a un peu cherché noise à ce propos, mais je ne lui en garde pas rancune.

M. Tillaye. — Vous y êtes *persona gratissima*.

M. Millerand. — Je vous remercie, mon cher Sénateur.

Ces conseils du travail sont composés de délégués des patrons et de délégués des ouvriers. Mon but était avant tout de mettre en rapport les deux parties. J'estime très intéressant que des gens qui se connaissent mal se rapprochent et soient amenés à examiner ensemble les revendications des uns et les objections des autres. Ces conseils du travail, une fois institués, seraient tout naturellement désignés dans la plupart des cas pour étudier les conflits qui ont surgi dans une entreprise, dans une usine, pour suggérer une solution.

Là-dessus, patrons et ouvriers se récrient à qui mieux mieux et s'élèvent contre l'absurdité du projet. Le patron me dit : « A quoi pensez-

vous? Je vais donc être obligé toutes les six semaines, tous les mois, de traiter avec mes ouvriers tous les sujets qu'il leur plaira d'aborder et de perdre mon temps à écouter des revendications formulées par des délégués élus probablement à coup de surenchère et résolus d'avance à fermer l'oreille aux raisons que je leur donnerai. » Prenez garde. A l'heure actuelle, il est vrai que vous ne discutez pas avec les délégués de vos ouvriers. Mais un jour vient où il vous faut, vous vous en plaignez assez haut, entrer en conversation avec des interlocuteurs qui ne sont ni de vos ouvriers ni même parfois des ouvriers.

J'entends bien — je vous le disais au début de cette causerie — que c'est l'entrée du parlementarisme à l'usine. Je sais que le parlementarisme n'est pas à la mode. Qu'est-ce que vous proposez de mettre à la place? Quel moyen de prévenir les conflits? Est-ce le maintien de l'état de choses actuel? Vous êtes plus convaincus que moi qu'il faut en sortir.

Oh! je sais que ce ne sont pas seulement les patrons qui traitent de folie l'idée d'introduire le parlementarisme dans l'usine; ce sont aussi les ouvriers, ou ceux du moins qui prétendent parler en leur nom. On m'a dit : « Proposer de renoncer à la grève, c'est faire le jeu des patrons. Il n'y a que la grève qui permette aux ouvriers, par la soudaineté de leur action, de lutter à armes égales avec les patrons. Supprimer la

grève, c'est trahir l'intérêt de la classe ouvrière. »

J'ai confiance dans le succès final de la réflexion et de la raison.

Eh oui! je demande un gros sacrifice aux deux parties : aux patrons l'abandon d'une parcelle de leur pouvoir, théoriquement absolu; aux ouvriers la renonciation aux procédés de violence pour s'en rapporter exclusivement aux moyens pacifiques.

Cette folie, si c'en est une, n'a-t-elle pas de précédent? L'ai-je inventée de toutes pièces? Non, elle vit, elle existe. Bien loin d'ici, en Australie. Depuis de longues années, fonctionne en Australie une loi sur la grève. J'ai entendu vingt fois affirmer que cette loi, personne là-bas n'en veut plus entendre parler. Or, j'ai eu la surprise, qui m'a été profondément agréable, de lire dans un journal peu suspect et ordinairement bien renseigné, *Le Temps*, cette information :

Un événement d'une portée immense s'est produit à Sydney. Le Conseil du travail (Labour Council), sorte de conseil de guerre d'une ligue de syndicats ouvriers fort remuants, a essayé de mettre à exécution sa menace de rendre inapplicable une loi nouvelle qui interdit les grèves et proclame l'arbitrage obligatoire. Cette histoire vaut la peine d'être racontée, car c'est un signe des temps.

Suit le récit de l'histoire en question.

De sorte que voilà qu'on nous présente la loi

sur l'arbitrage comme menaçant directement les entrepreneurs de grèves.

Ce matin même. avant de venir ici, j'ai reçu une Revue « Les Documents du Progrès », où je lis (je demande la permission de faire quelques citations qui ne sont pas sans intérêt) :

« Les grèves sont exclues de la vie économique australienne, et toutes les parties sont unanimes à exprimer leur satisfaction d'en avoir fini avec ces méthodes barbares d'établir les conditions du travail dans l'industrie, leur contentement de voir aussi devenus impossibles les grands préjudices portés au bien-être national, les dommages causés aux industriels et les pertes de salaires occasionnées aux ouvriers, toutes choses qui étaient jadis la conséquence des grèves. »

L'Australie, me direz-vous, c'est aux antipodes. Soit. Dans la même revue, je trouve un document ayant pour titre : « La législation contre les grèves au Canada. » C'est un pays bien plus près de nous, où nous comptons des amis, presque des compatriotes.

M. Tillaye. — Des Normands.

M. Millerand. — Oui.

Après avoir examiné la législation sur les grèves, l'auteur s'exprime ainsi : « Enfin arrive la décision actuelle, qui comprend, en gros, l'arbitrage obligatoire avec acceptation libre de la sentence, ou, à un autre point de vue, la sus-

pension obligatoire des hostilités, jusqu'à la sentence rendue. Pendant l'hiver de 1906-1907, une grève sérieuse éclata dans les mines de charbon qui alimentent l'Ouest-Canada. On demanda des mesures plus énergiques. Le ministre présenta au Parlement l'acte d' « enquêtes sur les conflits industriels ». Le ministre était alors l'honorable Rodolphe Lémieux. L'acte fut adopté, après une légère opposition, en mars 1907

« La loi Lémieux, c'est sous ce nom populaire qu'elle est connue, vise toutes les industries quasi publiques : railways, télégraphes, mines, gaz, éclairage électrique, entreprises de production de force. D'après cette loi, toute modification dans les heures de travail ou le taux du salaire doit être notifiée par l'employeur ou l'employé un mois à l'avance. Si les intéressés ne sont pas d'accord, on nomme un tribunal de conciliation et d'enquête, dans les termes prévus par l'acte de 1903. Avant et après l'enquête, grève ou « lock-out » sont interdits sous peine d'une forte amende. Après le rapport du tribunal, publié dans la *Gazette du Travail*, liberté entière de « lock-out » de la part des patrons, ou de grève de la part des ouvriers, si les décisions prises ne les satisfont pas. On laisse au parti mécontent l'initiative de réclamer les indemnités ou pénalités qu'il estime justes, mais devant les cours ordinaires de justice. Le Gouvernement n'assume aucune responsabilité. »

Sans doute entre cette loi et notre projet il existe des différences. Mais jamais je n'ai pensé qu'un projet de ce genre, aussi nouveau, sur des matières aussi délicates, pût être intangible. La seule question est de savoir si on veut étudier le problème et se décider enfin à faire quelque chose. Quant à moi, je n'accepterai jamais, en ce qui me concerne, que nous demeurions, sans même essayer d'en sortir, dans une situation aussi préjudiciable aux patrons qu'aux ouvriers, aussi dommageable pour le pays tout entier. (*Vifs applaudissements.*)

Faut-il rappeler, par un chiffre, ce que coûte une grève : en 1904, la grève de Marseille a duré quarante-sept jours ; elle s'est chiffrée par une perte de 80 millions subie par le commerce et l'industrie. Qui en a profité, sinon nos concurrents étrangers?

Il est impossible qu'un tel état de choses se prolonge; il est impossible que les patrons et les ouvriers ne trouvent pas enfin le moyen de discuter pacifiquement, d'une façon ordonnée et régulière, leurs intérêts communs; il y va de la prospérité, il y va de l'existence même du pays.

Le vieil adage n'a pas cessé d'être vrai : une nation divisée contre elle-même périra. Nous ne sommes pas seuls dans le monde. Nous avons des rivaux bien armés, à l'affût de toutes les occasions.

N'ajoutons pas à la guerre économique, que nous sommes contraints de mener, contre eux, nos luttes intestines.

Il existe des ligues — aux efforts desquelles je rends hommage — qui visent à établir la paix entre les peuples. Si nous essayions d'abord de l'établir chez nous et de supprimer, pour commencer, la guerre entre Français! Je n'ai pas la prétention que mon procédé soit parfait, irréprochable. Je le livre à vos critiques.

Je vous remercie de m'avoir permis aujourd'hui de m'entretenir avec des hommes comme vous qui, mieux que personne, sentez la nécessité, dans l'intérêt de vos industries comme dans l'intérêt du pays tout entier, d'établir enfin la paix sociale, la paix française. (*Vifs applaudissements.*)

L'ORGANISATION DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Le 3 avril 1908, sous la présidence de M. Millerand, avait lieu, à l'Ecole des sciences politiques, une conférence de M. J.-C. Charpentier, premier secrétaire d'ambassade honoraire, sur « l'organisation du Commerce extérieur et les agents de son développement ». A l'issue de cette conférence, M. Millerand prit, sur le même sujet, la parole en ces termes :

Messieurs,

J'ai accepté avec un vif empressement l'honneur qui m'était proposé de me rendre ce soir au milieu de vous, dans cette grande et illustre maison.

L'École libre des Sciences politiques a rendu, rend chaque jour, et elle est destinée à rendre dans l'avenir, les plus précieux services à notre pays. Pour en connaître l'étendue, il suffit de feuilleter les annuaires du Parlement et de nos grands services publics. On y retrouve, à chaque page, les noms de vos maîtres et des anciens élèves de cette école.

Le sujet même que M. Charpentier a choisi

constituait pour moi une attraction particulière. A coup sûr, le commerce extérieur, son développement, est une question digne d'intéresser tous les hommes politiques; à plus forte raison donc, un ancien ministre du Commerce, et, d'une façon plus générale, tous les bons Français que passionnent la grandeur et la prospérité de leur pays. Et, pour traiter ce sujet, nous avions la chance d'avoir un conférencier que je connais de longue date et qui, par les fonctions qu'il a exercées, par les affaires où il vit, était tout préparé à vous parler de ces questions avec la compétence, la précision et l'autorité que vous avez si justement applaudies tout à l'heure. (*Applaudissements.*)

« L'organisation du commerce extérieur de la France et les agents de son développement », c'est en ces termes que M. Charpentier a formulé le sujet de sa conférence.

On peut dire que le problème est bien posé, ce qui est la première condition pour le bien résoudre.

Quel est le premier facteur de ce problème : l' « Organisation du commerce extérieur »? Si pour faire un civet il faut un lièvre, pour faire du commerce, et du commerce avec l'étranger, il faut d'abord des commerçants et des industriels qui aient à la fois l'habitude et le goût de regarder au dehors. De sorte que la première question à résoudre pour développer le com-

merce extérieur comme nous le souhaitons tous, c'est l'éducation du commerçant et de l'industriel.

Eh bien, les conditions générales du monde ont très heureusement contribué, dans ces dernières années particulièrement, à tourner les esprits vers le dehors et à nous sortir, un peu plus que nous n'en avions l'habitude, du cercle trop limité où nous aimions rester confinés.

Le développement des transports et des sports a contribué à cet heureux résultat : on va plus vite, par conséquent plus loin. Et quiconque a franchi la frontière et s'est trouvé au milieu d'hommes de même éducation, de même civilisation, qui pourtant étaient séparés de lui comme par un fossé infranchissable parce qu'ils ne parlaient pas la même langue, celui-là a éprouvé sans doute ce sentiment d'humiliation auquel, quant à moi, je n'ai pas échappé.

Nous nous sommes alors promis d'épargner à nos enfants cette humiliation, et la promesse a été tenue. Il suffit, comme on vous le disait tout à l'heure, de regarder autour de nous pour constater que la connaissance des langues étrangères fait chaque jour des progrès incontestables.

A ces commerçants, à ces industriels qui se forment, il faut offrir au dedans une organisation capable de les aider, au dehors des agents aptes à les seconder.

On vous a rappelé quels sont les principaux éléments qui caractérisent l'organisation intérieure.

Je suis reconnaissant à M. Charpentier des termes dans lesquels il a parlé de l'Office du Commerce extérieur créé par mon prédécesseur, M. Boucher, et de son éminent directeur M. Collin-Delavaud. Et tandis qu'il vous entretenait de ce « Moniteur du Commerce », si digne d'être connu, je me rappelais les semaines où je le recevais au Ministère, où je le lisais, où j'y trouvais des rapports de premier ordre de nos consuls. J'ai bien souvent déploré que ces renseignements si intéressants, si utiles, fussent pour ainsi dire perdus, enterrés dans des bibliothèques, d'où ne les exhumaient que de trop rares lecteurs.

Eh bien, je ne sais si je me trompe, mais il me paraît que M. Charpentier a trouvé le moyen pratique de rompre ce sortilège et de faire que ces renseignements, que ces trésors d'informations parvinssent à ceux pour lesquels ils ont été rassemblés : c'est de créer précisément entre la masse de nos négociants et ce réservoir de renseignements, des intermédiaires susceptibles de mener y puiser ceux qui ne le connaissent pas encore. Les secrétaires des Chambres de commerce pourraient, en effet, rendre à ce point de vue les services les plus sérieux.

A côté de l'Office du Commerce extérieur, qui

peut rendre beaucoup plus de services encore, il convient de saluer ces Chambres de commerce françaises à l'étranger, qui sont pour nos agents et pour nos commerçants de si précieux auxiliaires; et aussi ces conseillers du commerce extérieur, surtout ceux établis à l'étranger, dont le rôle tend heureusement à grandir de jour en jour.

Aujourd'hui même je recevais deux bulletins publiés par le Comité du Commerce extérieur, et j'y voyais que le comité a décidé de faire paraître à des périodes régulières, tous les mois, ce bulletin où à chaque page se lisent les renseignements les plus utiles, les plus pratiques et les plus actuels. Voilà donc, au point de vue de l'organisation intérieure, tout un ensemble d'organes qui peuvent et doivent rendre de vrais services à notre commerce extérieur. Aussi bien, et M. Charpentier vous le disait, si l'on jette les yeux sur nos dernières statistiques, on s'aperçoit que les résultats de notre commerce à l'exportation comme à l'importation, sont pour nous donner confiance. Sans doute la progression n'est pas ce qu'elle devrait être; elle est de beaucoup inférieure à celle de quelques-uns de nos rivaux; tout de même nous n'avons pas à être trop mécontents; un des vôtres, M. Lecarpentier, diplômé de l'École des Sciences politiques, me faisait le plaisir de m'envoyer il y a quelques semaines un volume — véritable petit

chef-d'œuvre de vulgarisation — dans lequel se trouvent présentés, sous l'aspect le plus aisé et le plus agréable, les résultats qu'on vous rappelait tout à l'heure.

Nous n'avons donc pas à perdre confiance, au contraire. Mais il faut à cette organisation intérieure, qui contient déjà les éléments essentiels, joindre ce qui est plus indispensable encore au développement de notre commerce extérieur : je veux dire des agents préparés à l'aider, ayant le goût et la volonté de le faire.

Voulez-vous me permettre de m'arrêter un instant, bien que M. Charpentier l'ait déjà fait, sur la plus récente création qui ait été imaginée dans cet ordre d'idées : il s'agit des attachés commerciaux. J'ai là l'exposé des motifs présenté par les ministres compétents à l'appui de ce projet. Un gage de succès de l'institution nouvelle, c'est qu'avant de créer officiellement les attachés commerciaux, on en a fait d'abord l'expérience.

La Chambre vient de voter, sans discussion (c'est souvent ainsi qu'on s'y prend pour faire aboutir les lois utiles) (*Rires*), le projet de loi sur les attachés commerciaux, et il est probable que le Sénat en fera bientôt autant.

Eh bien, ces attachés commerciaux qu'on va créer demain existent déjà — ou du moins quelques-uns. — Et ce n'est pas seulement parce que nous avons vu autour de nous nos

rivaux les employer; mais parce que nous-mêmes en avons installé dans quelques postes, parce que nous en avons vu à l'œuvre, comme M. Périer — qui a rendu à Londres les services les plus éclatants —, qu'on s'est dit qu'une institution fonctionnant si bien ne pouvait que gagner à être généralisée.

Je ne voudrais pas être un prophète de malheur, et, dans ce concert unanime d'éloges, faire entendre une note discordante. Cependant je vous demanderai la permission de formuler de modestes réserves, non pas sur le programme qu'on trace à leur activité (il me paraît tout au moins bien conçu), non pas même sur le partage du monde auquel on a pensé. On ne propose de créer que six attachés commerciaux. Cinq d'entre eux auraient pour rayon d'action, respectivement :

La Grande-Bretagne;
Les États-Unis;
La Chine et le Japon;
Le Levant;
Les États de l'Amérique du Sud.

Un sixième emploi serait confié à un agent résidant en France qui se rendrait en Europe, là où on jugerait sa présence utile. Sans doute on peut penser que voilà, pour un seul attaché, un bien grand cercle à parcourir. Je ne m'arrête pas à ces détails, parce que, comme le disait M. Charpentier, je craindrais, si tout de suite

on créait beaucoup d'attachés commerciaux, que la création nouvelle n'allât à l'encontre du but qu'on se propose.

C'est sur un autre point que portera ma critique. Je vais proférer une hérésie, mais j'avoue que la distinction classique entre la carrière diplomatique et la carrière consulaire m'apparaît comme purement artificielle. Or, la création nouvelle paraît destinée à souligner davantage encore cette distinction en rattachant, pour partie, les nouveaux attachés à un autre ministère que celui du quai d'Orsay. M. Charpentier disait tout à l'heure : « On va me trouver trop Affaires étrangères » ; eh bien, l'ancien ministre du Commerce que je suis est, dans la circonstance, beaucoup plus « Affaires étrangères » que lui. Je regrette en effet que ce ne soit pas le ministère des Affaires étrangères qui ait seul la haute main sur les nouveaux agents et voici pourquoi.

D'abord parce que, en administration comme en politique, on n'obtient généralement pas de très bons résultats quand un même service dépend de deux ministères : ou bien ni l'un ni l'autre ne s'en occupent, chacun attendant que l'autre veuille bien faire son ouvrage; ou tous les deux s'en occupent à la fois, ce qui est plus dangereux encore, parce que, les deux influences se contrariant, les agents, tiraillés en sens contraire, s'en tirent en ne bougeant pas. (*Rires.*)

En administration, comme en affaires, la première condition, à mon sens, si l'on veut aboutir, c'est qu'il n'y ait qu'une seule direction.

Par conséquent, je préférerais de beaucoup que les agents commerciaux n'eussent à répondre de leurs actes qu'au ministre des Affaires étrangères et à ne recevoir d'instructions que de lui.

Il est vrai qu'on dira : Si vous voulez retirer le commerce extérieur au Commerce, que lui restera-t-il? (*Rires.*)

Ce n'est peut-être pas une bonne méthode, pour constituer des administrations publiques, que de s'attacher au nombre de directions minimum pour former un ministère, plutôt qu'aux raisons de méthode qui commandent la réunion de certains services dans une même main. Et si je me permettais de faire une incursion sur un domaine qui n'est pas le mien ce soir, je dirais qu'à mon avis on a commis une faute capitale le jour où on a séparé le Commerce du Travail, et que s'il fallait (ce qui est tout à fait mon avis) donner à un ministère le titre de ministère du Travail pour bien indiquer quelle place doit tenir aujourd'hui, dans les esprits, la préoccupation des questions du travail, ce n'est peut-être pas une très heureuse combinaison que de planter l'une en face de l'autre, se regardant en chiens de faïence, la maison des patrons et la maison des ouvriers. (*Applaudissements.*)

Je ferme la parenthèse et je reviens à mon sujet. Oui, je voudrais que ce fût le ministère des Affaires étrangères qui eût seul la direction et la responsabilité de l'institution nouvelle, pour la raison que je vous indiquais tout à l'heure et pour une autre aussi plus importante et plus grave encore. C'est très bien de créer des attachés commerciaux, mais à condition que l'ambassadeur ne s'imaginera pas que parce qu'il a un attaché commercial il n'a plus, lui, à s'occuper des questions commerciales. Il faut au contraire — et c'est ce que je signalais d'un mot tout à l'heure en déplorant la division trop tranchée entre la carrière diplomatique et la carrière consulaire — il faut, à mon sens, que, de même que dans la politique intérieure, nous donnons aujourd'hui de plus en plus la première place aux questions sociales, dans notre politique étrangère les questions économiques prennent la place prépondérante, parce que, en réalité, ce sont celles-là qui sont les plus graves. Nous l'avons vu il n'y a pas très longtemps, le jour où, à propos ou sous le prétexte d'intérêts commerciaux, nous nous sommes trouvés à deux doigts des plus redoutables complications.

Aujourd'hui, c'est pour la domination économique que luttent entre elles les nations. Au fur et à mesure que, par le progrès même de la démocratie, les considérations et les intérêts dynastiques, qui avaient autrefois une impor-

tance capitale, tendent à s'atténuer et à s'effacer, les raisons d'ordre économique prennent une place de plus en plus considérable.

Si bien qu'à mon sens, c'est un médiocre ministre, c'est un mauvais ambassadeur, que l'ambassadeur ou le ministre dont la préoccupation principale n'est pas la préoccupation et la connaissance des intérêts économiques. (*Applaudissements.*)

Voilà pourquoi, en applaudissant à la création des attachés commerciaux, je supplie que l'on ne les écarte pas de la maison qui est et qui doit rester la leur, de la maison du quai d'Orsay où par leur présence ils doivent contribuer à faire prédominer cet ordre de considérations dont je parlais à l'instant.

Et, laissez-moi le dire, ce n'est pas seulement au point de vue spécial du développement de notre commerce que je souhaite voir les questions économiques prendre la place qui leur revient dans notre politique étrangère : on parle beaucoup — et on a raison — de la paix, des conditions qu'il faut réaliser pour la maintenir. On a fait les efforts les plus dignes d'éloges pour éloigner de nous l'horrible perspective d'une collision entre peuples. Le meilleur moyen d'écarter les chances de guerre est précisément d'appliquer l'attention des peuples et de ceux qui les représentent aux objets de la paix, et de tourner de plus en plus les préoccupations de

nos diplomates vers les questions économiques, vers ces conventions internationales techniques, industrielles, commerciales, sociales, chaque jour plus nombreuses et plus complexes. En ce faisant, nous servirons la cause générale de la paix, en même temps que l'intérêt particulier de notre pays. (*Applaudissements.*)

S'il est vrai que la marchandise suit le pavillon, l'influence suit la marchandise. Nos commerçants, nos industriels n'exportent pas seulement leurs produits : avec leurs produits, ils exportent aussi les idées, le génie de notre race. C'est la seule manière dont nous voulions aujourd'hui les porter au dehors. Nous ne pensons plus, heureusement, à imposer par la force à personne nos conceptions personnelles ; nous ne demandons qu'à garder dans la paix le rang qui nous appartient.

Pour maintenir notre rang et notre influence, faisons appel à nos commerçants et à nos industriels ; ouvrons-leur la voie ; en leur frayant la route, ce n'est pas seulement à leur prospérité que nous travaillons, c'est à la fortune, à la grandeur même de la France. (*Applaudissements.*)

LES CONCESSIONS DE MINES

Lors du discours qu'il avait prononcé à la gare de Lyon devant ses électeurs, et qu'on trouvera plus loin dans ce volume, M. Millerand avait fait allusion aux concessions de mines demandées en Meurthe-et-Moselle, et à la nécessité de leur prompte mise en exploitation. Quelques jours plus tard, à la Chambre, le 26 octobre 1909, M. Zévaès posait précisément au ministre une question sur ce point, et M. Millerand faisait connaître sa pensée en ces termes :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* — Je remercie l'honorable M. Zévaès de m'avoir fourni l'occasion de faire connaître à la Chambre les intentions du Gouvernement sur une question dont un exposé très bref et très précis lui permettra d'apprécier l'urgence.

La région de Meurthe-et-Moselle, vous le savez, messieurs, est particulièrement favorisée en richesses minérales. Elle ne possède pas seulement le sel en surabondance, comme le disait l'honorable M. Zévaès; dans ces vingt dernières années, la découverte dans la région

de Briey des plus beaux gisements de fer de l'Europe lui a apporté une nouvelle source de richesse.

De 1899 à 1902, de nombreuses concessions ont été données. Cette découverte a donné lieu à la création de hauts fourneaux et provoqué de l'industrie métallurgique de l'Est, en particulier, et de toute notre industrie métallurgique plus généralement, un essor que vous mesurerez par ces chiffres : en cinq ans, de 1902 à 1907, la production de la fonte dans l'Est a passé de 1.560.000 tonnes à 2.450.000 tonnes.

A cette richesse, il manquait la houille. On s'est demandé, à la suite des découvertes faites dans les pays d'Europe, dans le bassin de Saarbrück depuis une quinzaine d'années, si, par hasard, les filons des pays d'Empire ne se prolongeaient pas au delà de la frontière; et les recherches entreprises depuis 1902 ont abouti à retrouver les prolongements du riche bassin lorrain, ont amené la découverte de la houille. D'où, naturellement, des demandes de concessions de mines, tant de houille que de fer, adressées au Gouvernement puisque, en vertu de la loi de 1810, c'est le Gouvernement qui est maître, après avis du Conseil d'État, d'accorder les concessions une fois qu'elles ont été reconnues techniquement et économiquement exploitables.

En mars 1907, M. Zévaès l'a rappelé, deux

interpellations furent déposées sur le bureau de la Chambre, qui toutes deux avaient pour but de demander au Gouvernement ce qu'il comptait faire en présence des demandes de concessions qui lui étaient adressées ; et le 25 novembre de la même année, au cours de la discussion du budget, en réponse à un développement de l'honorable M. Lebrun, mon prédécesseur, M. Barthou, prit l'engagement de ne rien faire avant que les interpellations n'eussent été discutées.

Depuis lors, on est resté dans le *statu quo*.

Qu'est-ce que le *statu quo*? Il y a actuellement, dans le seul bassin de Briey, trente demandes de concessions de mines de fer. Il y a huit demandes de concessions de mines de houille en cours d'instruction. Trois d'entre elles ont été l'objet d'une instruction complète; l'avis du Conseil général des mines est favorable, il n'y a plus qu'à transmettre les dossiers au ministère du Travail et au Conseil d'État. Est-il possible, sans compromettre l'intérêt public, de retarder plus longtemps cette transmission?

Les sociétés demanderesses sont des propriétaires d'usines qui réclament pour leur approvisionnement des minerais de fer, notamment des minerais siliceux produits dans la région de Briey, dont le mélange est nécessaire dans une proportion d'un tiers environ avec les minerais

calcaires, trop calcaires, produits dans la même région.

Quant aux demandes de concession de mines de houille, pour se convaincre de leur urgence et de l'impossibilité morale où sont et le Gouvernement et, j'ose le dire, le Parlement, d'opposer purement et simplement une fin de non-recevoir aux demandes de concessions, il suffit de jeter les yeux sur les statistiques de l'industrie minérale et d'y comparer les chiffres de la production et de la consommation de houille dans notre pays.

Je prends les chiffres de deux années à dix ans de distance, en 1897 et en 1907.

En 1897, nous produisons 30.800.000 tonnes de houille, nous en consommons 41.850.000 t. En 1907, nous produisons 36.700.000 tonnes, nous en consommons 55.100.000, c'est-à-dire que l'écart entre les besoins de la consommation et les offres de la production a encore augmenté depuis dix années et qu'à cette date nous sommes tributaires de l'étranger pour environ 18.000.000 de tonnes, quoique dans cette période, l'extraction de houille dans notre bassin le plus riche, le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, ait plus que doublé, étant passé de 11.300.000 t. à 23.580.000 tonnes. C'est assez dire que dans les autres bassins la production en est restée stationnaire ou décroît. Pourrait-on se flatter sérieusement de trouver la différence des

18.000.000 de tonnes dont nous avons besoin dans la mise en exploitation des quelques concessions qui demeurent inexploitées?

On l'a cru. Et toutes les fois qu'il s'est produit dans notre pays une crise houillère, en 1892, en 1894, en 1899 et en 1900, le même refrain s'est fait entendre. On a dit : Vous ne prenez pas assez garde que certaines concessions sont inexploitées, et que des richesses minières demeurent totalement inutiles; on n'en use pas.

Il faut bien se rendre aux faits et à la réalité. C'est une légende. Et lorsqu'on examine par le détail les concessions inexploitées, lorsqu'on voit les résultats qui ont été obtenus, après des mises en demeure adressées successivement aux dates que je viens de vous dire, ou même après des déchéances prononcées, on s'aperçoit que le résultat de tant d'efforts en dix ans n'a pas dépassé 100.000 tonnes, c'est-à-dire un chiffre vraiment négligeable. Donc, il n'y a pas de ce côté-là une ressource sérieuse à laquelle on puisse faire appel.

Et d'ailleurs comment s'en étonner? Il est bien évident qu'en présence de notre déficit houiller les propriétaires de concessions minières ont trop intérêt à exploiter pour ne pas le faire, et que s'ils n'exploitent pas — on l'a bien vu quand on a voulu forcer à exploiter des concessions qui n'étaient pas exploitées — c'est qu'en réalité il n'y a pas là de richesse minière

réelle, il n'y a pas là de gisements dont on puisse tirer un résultat appréciable.

Vous ne vous étonnerez donc pas, messieurs, que le Conseil général des mines, saisi des demandes en concession qui étaient formées dans le bassin de Briey, ait, à propos de ces gisements, émis l'avis qu'une prompte solution devait être donnée à ces demandes dans l'intérêt général.

Mais, en dehors même de ces considérations d'ordre général tirées de notre situation au point de vue de la production houillère, considérations qui, à elles seules, suffiraient à dicter l'attitude du Gouvernement, il y en a qui viennent s'y ajouter dans le même sens, tirées de la situation particulière de l'industrie métallurgique dans l'Est.

A l'heure actuelle, la moitié de la consommation de houille des hauts fourneaux et de l'industrie métallurgique tout entière de l'Est provient de Belgique et d'Allemagne. Or, les cokes qui viennent d'Allemagne sont à Nancy grevés d'un prix moyen de 15 francs de transport par tonne.

Ce sont là des frais généraux dont il importe au plus haut degré de soulager notre industrie métallurgique.

M. Plissonnier. — Très bien !

M. le ministre des Travaux publics. — Cela suffit à démontrer quel serait pour elle l'avan-

tage de pouvoir trouver sur place le pain de l'industrie, la houille qui lui manque. (*Très bien! très bien!*)

Remarquez que nos métallurgistes de l'Est achètent une grande partie de leurs cokes à leurs concurrents directs, les métallurgistes de Westphalie, qui ont à la fois l'usine et la mine, qui sont en même temps propriétaires de grandes usines métallurgiques et propriétaires de mines, qui ont à la fois ce que notre industrie métallurgique de l'Est demande, et ce que, quant à moi, je ne me sens pas le droit de lui refuser (*Très bien! très bien!*), avoir sur place, à sa porte, la houille dont elle a besoin. (*Très bien! très bien!*)

Mais j'entends bien l'objection que fait l'honorable M. Zévaès et qui avait dicté la réponse de mon prédécesseur, réponse très compréhensible à la date où elle était faite, mais qui me paraît aujourd'hui inacceptable comme à lui-même — car il a tenu, lorsqu'il m'a remis le ministère, à me signaler la question. Quelle est donc l'objection de l'honorable M. Zévaès? Il disait à M. Barthou en 1907, il nous dit aujourd'hui : « Vraiment, comment pouvez-vous faire des concessions nouvelles, alors que la Chambre est saisie d'un projet de revision de la loi de 1810 et que demain peut-être on proclamera la nationalisation des mines? »

Je le demande sérieusement à la Chambre et

à M. Zévaès lui-même, peut-on croire que d'ici la fin de la législation la nationalisation des mines sera entrée dans les lois?

M. Bedouce. — Au moins ne faites pas de nouvelles concessions.

M. le ministre des Travaux publics. — Mais c'est précisément pour les nouvelles concessions que la question se pose. Nous ne pouvons pas renoncer à exploiter nos richesses minières ni priver notre industrie des produits qui lui manquent, qu'elle est tous les jours obligée d'acheter à l'étranger, et ce tant que n'aurons pas notre législation minière. (*Très bien! très bien!*)

Je vais venir à la difficulté; je l'ai très bien aperçue dès que j'ai abordé l'examen de cette affaire et je n'entends pas l'éluder. Je suis à la tribune précisément pour dire à la Chambre comment j'entends la résoudre.

De quoi s'agit-il? Il s'agit d'essayer de concilier les intérêts de la production nationale et les intérêts tant de l'État que de la population ouvrière. Comment le faire?

Ce n'est pas en mettant à notre ordre du jour — ce qui serait un pur simulacre et, laissez-moi le dire, une comédie indigne de vous comme de nous — le projet de loi sur la nationalisation des mines; c'est en vous demandant de faire tout de suite quelque chose de réel et de pratique. Mais quoi? Je répète qu'au point de vue de notre industrie il est impossible de

laisser plus longtemps dormir inexploitées les richesses dont j'ai parlé, richesses d'ailleurs. dont on exagère peut-être la valeur.

On se plaignait que ce fussent de grandes sociétés de l'Est qui se portassent demanderesses de ces mines de houille. Mais ce sont elles précisément qui ont un intérêt direct à les exploiter et ce sont peut-être les seules qui consentiraient — je prends en ce moment les chiffres mêmes donnés par le Conseil général des mines, par les techniciens — ce sont peut-être les seules qui consentiraient à mettre dans des travaux de recherches, de fonçage de puits, etc., une dizaine de millions et à engager 75.000.000 à 80.000.000 de travaux, parce que l'exécution de ces travaux leur servira directement dans l'exploitation de leur industrie.

Mais, je suis le premier à le reconnaître, s'il semble que les mines de houille dont il s'agit ne doivent pas être extrêmement riches et productives, c'est là une prévision qui peut être heureusement déçue par les événements; et je ne voudrais pas, croyez-le, avoir la responsabilité, surtout à l'heure actuelle — quand, ainsi que M. Zévaès avait raison de le rappeler, le Parlement est saisi, par le Gouvernement lui-même, de projets modifiant la législation — de faire purement et simplement à des concessionnaires un cadeau qui pourrait à un moment donné devenir extrêmement somptueux.

Qu'est-ce donc que le Gouvernement propose à la Chambre? Le Gouvernement précédent a déposé sur le bureau de la Chambre, à la fin de 1908, un projet de loi qui modifie la loi de 1810 sur les mines. Ce projet de loi contient un article qui non seulement régularise une pratique suivie en fait depuis plusieurs années, mais qui encore lui donne une sanction. Quelle est cette pratique? Depuis plusieurs années, on a demandé aux concessionnaires de mines de consentir certaines conditions, soit au point de vue ouvrier par la création d'hôpitaux ou d'établissements de bienfaisance, soit au point de vue des transports par des subventions à des lignes de chemins de fer.

Mais le Conseil d'Etat n'a jamais accepté d'une façon nette que la loi de 1810 permît d'imposer aux concessionnaires des conditions de cet ordre, et surtout dans l'intérêt des ouvriers. En tout cas, même lorsqu'il est allé, comme il l'a fait dans un avis de la fin de 1907, jusqu'à accepter ces conditions, il est résulté clairement de ses considérants que ces conditions, imposées au premier concessionnaire, étaient sans sanction; c'est-à-dire que, si la concession passait en d'autres mains, et que le nouveau concessionnaire n'exécutât pas les conditions imposées au premier, le Gouvernement se trouvait désarmé vis-à-vis de lui.

L'article 17 du projet modificatif de la loi de

1810 donne au Gouvernement le droit — avec, comme sanction, la déchéance — d'imposer au concessionnaire certaines conditions. J'ai repris cet article 17, et je l'ai modifié pour y introduire une clause à laquelle, quant à moi, j'attache, au point de vue social, un très grand intérêt et une très grande valeur, une clause qui permet à l'Etat d'imposer au concessionnaire l'obligation d'appeler, sous forme d'actions de travail, où sous une autre forme à déterminer, les travailleurs de la mine à participer aux bénéfices de l'entreprise. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

Nous pouvons, sous cette forme, renouveler et étendre l'expérience qui vient d'être faite en Angleterre dans certaines grandes usines et sur des chantiers de constructions navales; nous pouvons appeler les ouvriers de la mine à participer, au même titre que le capital, comme les actionnaires, aux résultats de l'entreprise, soit sous la forme individuelle, soit sous la forme collective, ainsi que l'a préconisé notre collègue M. Justin Godart.

Ainsi se dégage et se précise la solution que j'annonçais à la Chambre et que le Gouvernement a résolu d'adopter. Il ne se croit pas le droit de retarder indéfiniment et sans délai l'exploitation de gisements houillers qui sont nécessaires à notre industrie, mais en même temps il ne se reconnaît pas non plus, à l'heure

où le Parlement est saisi de projets sur la législation minière, le droit de faire un cadeau pur et simple à des concessionnaires. Il vous demandera d'insérer dans la loi de finances le texte modifié de l'article 17 du projet de loi déposé par le précédent cabinet, et il a ainsi la confiance de servir sa politique qui est celle de la majorité, de poursuivre en même temps les réformes sociales et le développement de la prospérité nationale. (*Applaudissements.*)

LA CONCESSION DES MINES

A la séance du 4 juillet 1910, M. Albert Thomas, député socialiste unifié, faisant allusion au dépôt par les soins du Gouvernement, d'un projet de loi révisant la loi de 1810 sur les mines, a demandé au ministre des Travaux publics quelle attitude le Gouvernement comptait observer jusqu'au vote de ce projet, au point de vue des concessions, M. Millerand a répondu en ces termes :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* — Je remercie l'honorable M. Albert Thomas de m'avoir fourni l'occasion de préciser en quelques mots quelle est, en matière de concession de mines, la position du Gouvernement.

A vrai dire, ceux de nos collègues qui appartenaient à l'ancienne Chambre n'apprendront rien par mes déclarations. Elles seront, en effet, précisément les mêmes que celles qu'à trois reprises j'ai eu l'honneur de formuler depuis que je suis au ministère des Travaux publics; une première fois, comme le rappelait M. Albert Thomas, le 26 octobre 1909, en réponse à une question de M. Zévaès; une seconde fois, le

2 mars dernier, dans la discussion de la loi des finances; une troisième fois, le 10 mars, devant la Commission des mines, qui m'entendait ainsi que mon collègue M. Viviani, ministre du Travail.

Quelle est la thèse du Gouvernement? Deux devoirs s'imposent à lui et M. Albert Thomas ainsi que ses amis — le contraire, d'ailleurs, m'eût étonné — n'ont pas méconnu que le Gouvernement eût à se préoccuper de l'accomplissement de ces deux devoirs : le premier, la défense des intérêts économiques du pays et la mise en valeur de ses richesses naturelles ; le second, l'amélioration du régime minier, notamment au point de vue de la situation du personnel ouvrier qui y est employé.

Le souci du premier de ces devoirs ne permettait pas au Gouvernement de laisser indéfiniment en suspens l'examen des demandes de concession qui — M. Albert Thomas le rappelait — était arrêté depuis au moins le mois de mars 1907.

La préoccupation du second de ces devoirs lui imposait de provoquer dans le plus bref délai les mesures législatives qui devaient lui permettre d'imposer aux demandeurs en concession certaines clauses de nature à sauvegarder l'intérêt des ouvriers.

Pour concilier ces deux points de vue, le Gouvernement a, comme il l'avait annoncé à la Chambre, poursuivi l'instruction des demandes

en concession ; d'autre part, il a soumis à la Chambre, sous forme d'articles de loi de finances, certaines dispositions au point de vue de l'impôt prélevé par l'Etat sur les bénéfices des mines, et aussi des dispositions extraites du projet général de revision de la loi de 1810 et qui faisaient aux demandeurs en concession un devoir de faire participer leurs ouvriers aux bénéfices.

Qu'a fait la Chambre ? Elle a voté les dispositions financières relatives à l'impôt sur les mines ; elle a, au contraire, disjoint celles afférentes aux clauses ouvrières, et elle en a renvoyé l'examen à la Commission des mines.

La Commission des mines a proposé à la Chambre une proposition de résolution que l'état des travaux de l'assemblée n'a pas permis de mettre en discussion et qui était ainsi conçue :

« La Chambre invite le Gouvernement à surseoir à toute concession de nouveaux gisements jusqu'à ce qu'il ait été statué sur les conditions d'exploitation qui devront régir le domaine minier. »

Autrement dit, l'application de la loi de 1810 est suspendue jusqu'à ce qu'ait été votée la loi nouvelle sur les mines.

J'ai eu déjà, à cette tribune, l'occasion d'expliquer à l'ancienne Chambre, et je répète devant la nouvelle, que c'est une proposition inacceptable, complètement contraire à la constitution elle-même.

M. Lauche. — Et aux intérêts du pays.

M. le Ministre des Travaux publics. — La loi est l'œuvre des deux Chambres : il ne peut dépendre d'une seule, par un projet émané d'elle, *motu proprio*, d'en suspendre les effets. Sinon, messieurs, vous verriez ou vous pourriez voir, demain, le Sénat inviter le Gouvernement à suspendre, par exemple, l'application de la loi de dix heures, jusqu'au jour où les propositions dont le Parlement est saisi auront été votées.

M. Lauche. — Elle n'est pas appliquée.

M. le Ministre des Travaux publics. — Pas plus que le Sénat seul ne peut faire ou défaire une loi, pas plus il n'est au pouvoir de la Chambre de faire seule une loi ou d'en arrêter seule les effets.

Mais, ceci dit, je m'empresse d'ajouter, répétant, sur ce point, les déclarations du Gouvernement devant la Chambre précédente, que, pour répondre aux vœux exprimés par l'honorable M. Albert Thomas, et qui sont les nôtres, il est tout prêt à demander à la Commission des mines, dès qu'elle sera constituée, de détacher de la loi générale sur la revision de la loi de 1810 les articles 17 et 18 qui ont précisément pour objet les clauses ouvrières dont je viens de parler.

Nous demanderons à la Chambre et au Sénat de sanctionner ces propositions.

Si, comme je l'espère, et comme je n'en doute pas, M. Albert Thomas l'espère avec moi, les

deux Chambres entrent dans ces vues, le Gouvernement sera très heureux d'attendre quelques mois, afin de permettre d'imposer aux demandeurs en concession la loi de 1810 modifiée sur ce point essentiel.

Telles sont les déclarations, réitérées de celles qu'à plusieurs reprises j'avais formulées devant le Parlement, que je devais porter à cette tribune, en réponse à l'honorable M. Albert Thomas. *(Très bien! très bien !)*

L'OUENZA

On sait qu'une vive campagne fut faite à la Chambre par les socialistes unifiés contre le projet de loi, cher à l'Algérie, approuvant la concession du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza. M. Millerand, à la séance du 18 février 1910, défendit en ces termes le projet dont la colonie, soucieuse de la mise en valeur de ses richesses naturelles, réclamait le vote :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* — Messieurs, le lumineux et substantiel discours par lequel M. le gouverneur général de l'Algérie a ouvert ces débats a singulièrement simplifié ma tâche. M. Jonnart n'a pas parlé seulement avec l'autorité que lui confèrent ses hautes fonctions; le poids de son intervention s'augmente des services de premier ordre qu'il a rendus depuis tant d'années à la cause de l'Algérie; il a parlé au nom de l'Algérie tout entière, unanime, de sa population, de ses corps élus.

Il a pu invoquer comme garants de l'utilité et de la nécessité du projet qui vous est soumis et son éminent prédécesseur, M. Revoil, le pre-

mier signataire de la convention, et les hauts conseils, le Conseil d'État, le conseil général des mines qui, contrairement à ce que disait par erreur un de nos collègues, ne se sont pas contentés d'examiner la correction légale du projet, mais, comme toujours, en ont étudié la valeur technique et pratique.

Il a pu enfin invoquer les décisions des gouvernements successifs qui, avant le cabinet actuel, et comme lui, n'ont pas hésité à demander au Parlement d'exaucer les vœux et de servir les intérêts de l'Algérie.

Les vœux de l'Algérie, ses intérêts : telles sont, en effet, messieurs, les préoccupations supérieures qui doivent inspirer tout ce débat et commander la solution.

M. LE RAPPORTEUR. — Très bien !

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Et qu'on ne dise pas qu'on peut, qu'on devrait même séparer les intérêts et les vœux de l'Algérie. C'est, messieurs, une tradition aussi raisonnable que libérale, qui fait honneur à votre commission des travaux publics, comme à vous-mêmes et qui a été rappelée avec raison au cours de ces débats. Toutes les fois que cette commission est saisie de l'examen d'une convention passée entre une collectivité et une société privée, et elle a eu à examiner, dans cette législation même, des projets de ce genre tout différents de celui que nous examinons

aujourd'hui, mais non moins importants, toujours la commission des travaux publics a eu pour première préoccupation — et ceci n'est pas en cause dans cette affaire — de s'assurer de la régularité du projet. Puis, lorsque, par hasard, elle a pensé qu'un projet, tel qu'il était présenté, pouvait mal servir les intérêts de la collectivité qui avait passé la convention, qu'a-t-elle fait? Elle a, sous une forme variable, soit en appelant les représentants de cette collectivité, soit en s'adressant directement à la collectivité même, provoqué un examen nouveau, sérieux et réfléchi, et lorsque après cet examen nouveau, la collectivité a persisté dans son opinion, la commission des travaux publics, sentant bien comme vous-mêmes que le droit de tutelle que nous exerçons, ne pourrait, sans un abus indéfendable — laissez-moi dire le mot, sans une véritable tyrannie — aller au delà du droit de conseil et d'invitation à un nouvel examen... (*Très bien! très bien! sur divers bancs. — Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Bedouce. — Alors nous sommes une Chambre d'enregistrement?

M. Emile Constant. — Quelle théorie!

M. le ministre des Travaux publics. — Cette théorie n'est pas seulement la mienne, c'est celle de votre Commission, c'est la vôtre, je le constate à votre honneur.

Cet examen nouveau que, sous une forme ou

sous une autre, on a coutume de solliciter lorsque des difficultés paraissent se présenter, il a eu lieu l'année dernière ; l'Algérie à nouveau consultée, a, par tous ses corps élus, à l'unanimité, maintenu la volonté qu'elle avait une première fois exprimée. Si bien que, pour toute autre espèce, l'affaire serait jugée ; vous laisseriez à l'Algérie — comme vous le faites pour les départements et les municipalités qui, je le répète, vous soumettent fréquemment des affaires aussi graves que celle-ci — la responsabilité et la liberté de sa décision. (*Réclamations à l'extrême gauche.*)

Je constate, je ne discute pas. L'affaire, dis-je, serait aujourd'hui jugée ; mais, messieurs, on a voulu la reprendre. Soit. Quelle est donc la question qui se pose devant vous, la seule? C'est de savoir, non pas seulement si la convention pourrait être autre qu'elle ne l'est, différente par telle ou telle disposition ; c'est le cas de dire : *Quot capita, tot sensus* ; il y aura toujours moyen de présenter une convention différente et, par certains points, supérieure à celle qui vous est soumise. La question est tout autre ; elle est de savoir si la convention qu'on vous apporte est raisonnable, si elle ne risque pas d'obérer les finances algériennes, si, en d'autres termes, se justifie l'autorisation demandée par l'Algérie qui ne réclame de la métropole ni un centime de subvention...

M. Cuttoli. — C'est cela !

M. le ministre des Travaux publics — ... ni un centime de garantie d'intérêts, l'autorisation demandée par l'Algérie de concéder un chemin de fer dont l'établissement, fait à d'autres frais que ceux de l'Algérie, doit lui rapporter des redevances que, dans un instant, j'évaluerai. Voilà la question ; et c'est à cette question, à la concession de chemin de fer, au contrat qui la règle, que je devrais, semble-t-il, limiter mes observations.

On a paru se plaindre, au cours de ces débats, que le Parlement ne fût pas saisi du projet de contrat ou plutôt du contrat, aujourd'hui régulièrement passé, par lequel l'Algérie a amodié la minière, contrat dont, vous le savez, toute la convention du chemin de fer n'est que l'annexe nécessaire. Mais, messieurs, ai-je besoin de rappeler que si vous n'êtes pas saisis de ce projet, c'est que vous-mêmes l'avez demandé, c'est que la commission des travaux publics de la législature précédente a renvoyé au Gouvernement un projet de loi qui contenait l'amodiation de la minière? Et c'est dans ces conditions que, le 10 avril 1908, est intervenu un décret rendant définitif le contrat d'amodiation.

Ce décret, il n'a pas été directement attaqué. Les signataires responsables du décret, l'honorable M. Ruau, ministre de l'Agriculture, et l'honorable M. Caillaux, ministre des Finances,

n'ont point été interpellés ; aujourd'hui, on voudrait indirectement rendre ce premier contrat caduc en repoussant la concession du chemin de fer, faute de laquelle — tout le monde le sait et le contrat d'amodiation le déclare — la minière est inexploitable.

Pourquoi cette attaque de biais? Par quelles raisons veut-on briser entre les mains de l'Algérie, le contrat qu'elle a régulièrement passé? Je ne réponds pas seulement au discours si courtois et si intéressant que l'honorable M. Régnier nous a donné le plaisir d'entendre. Je m'explique sur l'ensemble des considérations qui ont été apportées à cette tribune, et j'en rencontre tout de suite une à laquelle il faut bien que je réponde, car elle se dresse comme une question préalable qui ne permettrait pas d'aller plus avant et d'approuver en aucun cas un contrat d'amodiation. Il s'agirait, à propos de cette affaire algérienne, et pour lui barrer la route, de proclamer que, désormais, à partir d'aujourd'hui, l'Etat ne saurait consentir aucune concession, pas plus pour la mise en valeur d'une parcelle du domaine collectif que pour l'exploitation d'un service public.

A l'appui de cette thèse, on a invoqué des législations étrangères et apporté ici des exemples fort intéressants empruntés à la Suède, à la Prusse, à l'Allemagne. J'aurais, si c'était l'heure, toutes sortes de réserves à faire sur

ces citations, sur leur exactitude et sur leur interprétation.

J'ose dire que ce n'est pas le moment. Lorsque la prochaine législature s'ouvrira, elle aura à examiner la revision de la loi de 1810. A ce moment-là, le problème se posera tout entier : à ce moment-là, on l'examinera dans toute son ampleur, et je ne me permets d'en dire aujourd'hui qu'un mot. C'est que, pour la politique sociale, plus que pour toute autre, des finances en bon état sont une nécessité inéluctable (*très bien! très bien! à gauche et sur divers bancs*); que les budgets prochains auront, au grand honneur de la République, à supporter le nouveau fardeau des retraites ouvrières et celui de la reprise du réseau de l'Ouest, et que lorsqu'on proposera à l'Etat, devenu industriel, d'exploiter lui-même pour en tirer des ressources, des entreprises commerciales ou industrielles, il faudra d'abord qu'on soit bien sûr que les entreprises qu'on confie à l'État doivent être immédiatement rémunératrices.

Ce sera l'œuvre de demain. Mais qui pourrait sérieusement soutenir que l'on peut aujourd'hui poser en thèse que dorénavant l'État assumera la charge et les risques de toutes les exploitations du domaine collectif, de toutes les entreprises de services publics? Qui surtout oserait pousser le paradoxe jusqu'à prétendre que c'est l'Algérie qui doit servir de champ

d'expériences et que c'est à la fin d'une législature et à la veille d'élections générales qu'il convient de proclamer que désormais on ne concédera plus aucune entreprise?

M. Bedouce. — Cet argument vaut aussi bien contre la concession.

M. le ministre des Travaux publics. — En vérité, l'Algérie aurait trop beau jeu à vous répondre, à répondre à quelques-uns des adversaires les plus acharnés du projet que, pendant les quatre ans qui viennent de s'écouler, ils ont sans protester laissé concéder des entreprises infiniment plus faciles à confier à l'État qu'une exploitation de minière. J'ai sous les yeux la liste de concessions de chemins de fer d'intérêt local que vous n'ignorez pas, car elles intéressent ou votre département ou votre circonscription. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. César Trouin. — Mais c'est la vérité!

M. le ministre des Travaux publics. — Ce n'est pas un reproche. Vous avez été, messieurs, d'excellents défenseurs des intérêts qui vous sont confiés, non seulement en ne vous opposant pas à ces concessions, mais le plus souvent en en hâtant l'approbation. Souffrez seulement que l'Algérie, à son tour, demande à jouir du même régime, et que lorsque se présente devant vous une question qui, je l'ai dit au début et j'aurai à y revenir, n'intéresse que l'Algérie, on ne lui

oppose pas — car je ne réponds en ce moment qu'à cette fin de non-recevoir — on ne lui oppose pas cette théorie abstraite qui consiste à dire : plus de concession!

Laissons donc de côté, messieurs, cette fin de non-recevoir et venons-en tout de suite au contrat d'amodiation lui-même, à ce contrat qu'indirectement on veut faire disparaître. Quelles critiques mérite-t-il donc ?

Il paraît, messieurs, qu'il présenterait une impardonnable lacune. Les intérêts des travailleurs y auraient été, de gaieté de cœur, omis et sacrifiés.

Il n'y aurait pas — vous n'attendez pas de moi une profession de foi à cet égard — il n'y aurait pas de lacune que je serais moins disposé à admettre. Mais elle n'existe pas. Le régime des travailleurs de la mine, comme celui des travailleurs en général, — sauf une exception que je vais dans un instant indiquer, — est, en Algérie, celui de la métropole ; et je félicite l'Algérie d'avoir tenu à honneur de s'assimiler au fur et à mesure la législation sociale que nous faisions.

On a, au cours de ce débat, reproché au contrat de ne pas contenir une disposition interdisant à l'exploitant cet abus intolérable du payement des travailleurs en jetons.

Mais cet abus est interdit désormais, pour l'Algérie comme pour la métropole, par une loi

que vous avez votée, qui est devenue définitive, qui a été promulguée le 9 décembre dernier et qui vous fait grand honneur. Il est vrai qu'en ce qui touche les accidents du travail, la loi du 9 avril 1898 n'est pas encore applicable à l'Algérie. Ne lui en faites pas un grief; elle pourrait vous répondre qu'un projet de loi réglant la question est depuis quatre ans pendant devant cette Chambre.

Négligeons donc ces reproches qui ne portent pas et constatons que le contrat contient, au contraire, en faveur des travailleurs français, certaines dispositions qui sont intéressantes, non seulement en elles-mêmes, mais parce qu'elles constituent un précédent qui, je l'espère bien, pourra être souvent invoqué.

En vertu d'une clause de ce contrat, les travailleurs français doivent constituer au moins le quart des ouvriers de la mine, les trois cinquièmes des contremaîtres, les trois quarts des agents non commissionnés du chemin de fer et la totalité des agents commissionnés du chemin de fer.

Je n'insiste pas sur les dispositions dont vous a déjà parlé M. le gouverneur général relatives aux infirmeries, aux écoles. J'ai simplement voulu démontrer qu'il n'était pas juste de reprocher à la convention de faire un sort particulièrement dur aux travailleurs qui y seront employés.

C'est le contraire qui est la vérité.

Mais c'est moins encore la convention qu'on attaque que les contractants. Avec une incontestable éloquence, on a dénoncé à cette tribune les grands établissements avec lesquels l'Algérie avait traité ; on a dit que ces établissements étaient associés et que parmi eux il y avait des établissements étrangers.

Mes amis de ce côté (*l'extrême gauche*) me permettront-ils de leur dire que j'ai été particulièrement surpris d'entendre de tels reproches venir de ces bancs? M. Zévaès, dans une éloquente discussion, a exprimé en une formule heureuse une des idées mères du socialisme : c'est que sans capitalisme il n'y aurait pas de socialisme. Je reprends sa formule et je demande à mes amis si vraiment ils peuvent ou s'étonner ou se scandaliser que ce soit l'exploitation capitaliste qui, là comme ailleurs, trace la voie à une exploitation nationale.

Ces établissements sont associés. Depuis quand? Faut-il s'étonner qu'à l'heure où nous sommes, l'association soit devenue la loi des patrons comme des ouvriers? Sans doute, l'article 419 n'a pas cessé d'exister ; sans doute, c'est une arme nécessaire contre les accaparements possibles ; mais déjà en 1901, étant ministre du Commerce, je protestais à cette tribune contre des attaques irréfléchies dirigées contre l'existence qu'on dénonçait, parmi cer-

tains grands établissements industriels, de trusts ou de cartels.

Je disais alors que cette entente entre les établissements industriels devient de plus en plus une condition nécessaire, indispensable, de la production capitaliste. Je rappelais que c'est là un exemple qui nous est donné par nos concurrents eux-mêmes. On parlait tout à l'heure de la discussion des douanes. Mais à chaque pas de cette discussion vous avez vu évoquer l'exemple de ce qui se fait ailleurs. Qu'on ne reproche donc pas aux établissements français de faire ce que font leurs concurrents et d'unir leurs efforts comme le font leurs concurrents pour être en état de lutter! (*Très bien! très bien! à gauche et sur divers bancs.*)

Mais parmi ces établissements il y a des établissements étrangers! Messieurs, bien souvent lorsqu'on a reproché au parti socialiste d'être internationaliste, j'ai entendu répondre et j'ai répondu moi-même qu'en vérité le reproche était étrange à une heure où l'internationalisme se produit, s'affirme, s'accuse non seulement dans la science, mais dans la production, dans l'industrie, dans le commerce. Cette constatation, allez-vous aujourd'hui la tourner à grief?

Messieurs, je comprendrais le reproche si la part nécessairement faite à ces établissements étrangers compromettait les intérêts français.

Mais qu'est-ce qu'il en est?

Ici, je dois vous infliger des chiffres, mais il n'y a rien de si démonstratif et cela vaut toutes les phrases. La société d'études de l'Ouenza doit comprendre 78,3 p. 100 de parts françaises, contre 11,7 de parts anglaises; 6,7 de parts allemandes; 3,3 de parts belges; et parmi ces associés, il n'y a point d'établissements financiers, il n'y a que des établissements industriels.

Pour l'union sidérurgique de l'Ouenza, c'est-à-dire la société qui doit se constituer pour l'exploitation de la minière de l'Ouenza, les participations des différentes nationalités doivent être de: 76,7 p. 100 aux Français; 10,4 aux Anglais; 8,6 aux Allemands; 4,3 aux Belges; et il est entendu que sur 18 administrateurs, 11 seront Français et que le président d'administration et l'administrateur délégué seront toujours pris parmi les administrateurs français.

M. Bedouce. — Quelle garantie cela nous donne-t-il?

M. le ministre des Travaux publics. — Pour la compagnie des chemins de fer, les participations financières doivent être de: 72 p. 100 aux Français; 12,5 aux Anglais; 10,3 aux Allemands; 5,2 aux Belges. Le président et tous les membres du conseil d'administration doivent être Français.

Enfin, pour la répartition du minerai, il ne doit y avoir que: 16 p. 100 alloués à deux usines

allemandes ; 16 p. 100 alloués à deux usines anglaises ; 8 p. 100 à une usine belge ; et ces usines étrangères, comme les usines françaises, fabriquent du matériel industriel et commercial.

Ah ! messieurs, je comprendrais la protestation de ceux qui entendraient interdire, si limitée soit-elle, la participation de l'étranger dans les affaires françaises : ce serait un nationalisme économique qui, à coup sûr, aurait des raisons pour se défendre. Mais quelle réaction ce nationalisme économique ne provoquerait-il pas contre nos propres intérêts ! Est-ce que nous pouvons oublier qu'à l'heure où je parle, nous avons, pour notre grand profit, de grands industriels qui ont des participations importantes dans les houillères de Westphalie et dans les houillères de la Campine ? Est-ce que nous pouvons oublier qu'en ce moment, nos entrepreneurs, pour l'intérêt, et, j'ose le dire, pour la gloire du nom français, construisent, au dehors, les plus grands ports du monde ?

Est-ce que ce ne serait pas commettre un non-sens évident, prendre le contre-pied de nos traditions, de nos intérêts, de notre génie national, que de prétendre nous interdire toute expansion au dehors ? (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs. — Réclamations à l'extrême gauche.*)

M. Bedouce. — Il n'a jamais été question de cela.

M. le ministre des Travaux publics. — Et qui

ne voit, messieurs, que vous ne pouvez interdire à l'étranger de venir en France, sans vous attirer immédiatement et par une réciprocité nécessaire le même traitement?

Enfin, fera-t-on à la convention actuelle le grief de favoriser notre exportation? Laissez-moi dire — je n'apprends rien à personne, c'est le secret de Polichinelle — que les intermédiaires étrangers ont été au début les instigateurs très naturels de la campagne passionnée menée contre la concession de l'Ouenza qui les menace directement. Et ce sont ces intermédiaires qui ont encore à l'heure actuelle, en Suède et en Espagne, comme je le prouverai, de quoi alimenter et pour de longues années leurs clients.

L'honorable M. Régnier nous a dit, je crois, que Bilbao en avait encore pour cinq ans. J'avais demandé à mes services techniques de nous renseigner sur ce point, dont il a été question à plusieurs reprises. Il est très vrai que depuis une dizaine d'années on dit, chaque année, que Bilbao n'en a plus que pour dix ans. La vérité, c'est qu'aujourd'hui encore on évalue les réserves du district à plus de 50 millions de tonnes. J'entends bien que 50 millions de tonnes ont une fin assez rapide quand le gisement est en pleine exploitation. Mais, en dehors de Bilbao, il y a en Espagne, en minerai de fer, 200 millions de tonnes dans les Asturies, 35 millions dans les gisements de Séville,

50 millions dans les gisements de Teruel, 18 millions dans les gisements de Huelva, et à Murcie, à Almeria, à Malaga, 60 millions, avec teneur de 50 à 52 p. 100 environ.

Nous avons donc encore des concurrents, et les minerais espagnols ne sont pas près de disparaître. Mais, pour en finir avec cette question de l'étranger, permettez-moi de remettre sous vos yeux un passage dans lequel l'honorable M. Jonnart a précisé avec une netteté que je ne pourrais qu'affaiblir en essayant de répéter ses arguments, la situation exacte où se trouve en ce moment l'Algérie pour ses minerais :

« Vous ne sortirez pas, nous disait-il, de ce dilemme. Tandis que la France s'approvisionne chez elle, la Belgique, l'Allemagne et l'Angleterre sont obligées de faire appel à la production étrangère. Vous comprenez maintenant pourquoi les minerais d'Algérie ne sont importés en France que dans la proportion de 2,5 p. 100. La France n'en a pas besoin ; ils vont actuellement jusqu'à concurrence de 97,5 p. 100 à l'étranger.

« Vous ne les empêcherez pas d'être absorbés par les usines anglaises et allemandes. C'est la loi de l'offre et de la demande qui commande les transactions commerciales.

« La question qui se pose en ce qui concerne les minerais de l'Ouenza n'est donc pas de savoir s'ils alimenteront en partie quelques grandes usines de l'étranger. Par la force même

des choses, ils sont destinés en partie à ces usines. La question est de savoir si l'on permettra ou non à l'Algérie de tirer parti des richesses de son sol. » (*Très bien! très bien! à gauche et sur divers bancs.*)

M. Bedouce. — Nous sommes d'accord sur la dernière partie.

M. le ministre des Travaux publics. — Voilà, en effet, la question :

S'il est vrai que le contrat d'amodiation, dont je viens de faire passer les grandes lignes sous vos yeux, ne mérite aucune critique sérieuse, qu'il est pour l'Algérie un contrat bon, utile, si cela est, où prendrez-vous le droit, après avoir reconnu que l'Algérie a le devoir de tirer parti des richesses de son sol et que, par application du décret du 14 avril 1908, elle le fait dans des conditions échappant à toute critique, quand vous aurez fait cette constatation, comment en viendrez-vous à lui retirer indirectement ce droit en refusant d'approuver une concession de chemin de fer sans laquelle il n'y a pas d'exploitation possible?

Je dis que, quelles que soient les critiques de détail — je m'expliquerai à cet égard — que puisse mériter la convention de concession du chemin de fer, il est moralement impossible qu'on s'appuie sur des défauts qui, vous l'allez voir, ont été, de la meilleure foi du monde, exagérés dans des proportions extraordinaires

pour refuser à l'Algérie le droit d'exploiter son sous-sol.

J'ose dire que si on examinait, avec cette implacable minutie que vient d'y apporter le talent de M. Régnier, les dispositions des différentes conventions dont je parlais tout à l'heure, qui ont été passées entre des collectivités et des sociétés privées, il n'en est pas une — je dis pas une — qui résisterait à l'épreuve.

Vous ne l'avez jamais fait et vous avez eu bien raison. Même si les critiques de l'honorable M. Régnier portaient, si elles étaient exactes, elles ne nous permettraient pas de dire à l'Algérie : Vous n'exploiterez pas.

Mais ces critiques, que valent-elles ?

Elles peuvent se résumer à peu près en ces termes : les tarifs prévus au cahier des charges du chemin de fer seraient des tarifs tout à fait excessifs, disons le mot, scandaleux. La société concessionnaire trouverait ainsi, dans l'exploitation du chemin de fer, une source nouvelle et fantastique, a dit M. Régnier, de bénéfices, en même temps qu'elle se constituerait un véritable monopole de fait.

Enfin — et c'est la conclusion de l'honorable M. Régnier — puisqu'il y a bénéfice à transporter les minerais, il faut réserver ce bénéfice au réseau Bône-Guelma que nous allons racheter.

Voilà, je crois, résumé à peu près fidèlement

l'ensemble des critiques qui ont fait comme le pivot du très intéressant discours de l'honorable M. Régnier.

Voulez-vous, messieurs, me permettre d'examiner ces critiques? On dit : Les tarifs sont excessifs. Je les rappelle. En vertu du cahier des charges, pour les expéditions par 300 tonnes effectuées dans des wagons fournis par la compagnie du chemin de fer, pour la distance de l'Ouenza à Bône, qui est — je donne le chiffre exact que j'avais déjà fourni à la Commission des travaux publics — de 212 kilomètres, le tarif est de 7 fr. 65 par tonne. Puis il y a un tarif spécial numéro 2, un prix ferme applicable aux grosses expéditions, — ce sera le tarif le plus généralement applicable aux expéditions de 800 tonnes dans des wagons fournis par les expéditeurs, — ce prix ferme est de 6 francs par tonne.

Tarifs excessifs? tarifs scandaleux? C'est ce que nous allons voir.

D'abord, il me paraît que le meilleur moyen de juger ces tarifs, c'est de les comparer à ceux qui sont appliqués, dans la même région, aux mêmes marchandises. Or, je trouve, pour les minerais de fer, comme tarification unifiée, Bône-Guelma-État (Est-Algérien réseau oranais), Ouest-Algérien et Paris-Lyon-Méditerranée algérien, 7 fr. 65.

Pour la tarification spéciale : Paris-Lyon-

Méditerranée algérien, 6 fr. 95 ; pour l'Est-Algérien, de juillet à novembre, 7 fr. 65 ; de novembre à juillet, 7 fr. 25.

Pour des produits comparables, les phosphates de chaux ; tarification unifiée, 8 fr. 70 ; Est-Algérien, 6 fr. 75. Si l'on passe au Bône-Guelma et à son réseau tunisien, on trouve des prix sensiblement égaux pour les minerais : 6 fr. 75 et 6 fr. 50, et pour les phosphates, des prix supérieurs : 9 fr. 25, 6 fr. 75, 8 fr. 50, suivant les lignes.

C'est, *a priori*, une indication de nature à faire naître des doutes sur le caractère prétendu scandaleux de ces tarifs : à côté, pour les mêmes produits, dans la même région, les tarifs appliqués sont ou sensiblement égaux ou supérieurs.

M. Marcel Régnier. — Voulez-vous me permettre une rectification ?

M. le ministre des Travaux publics. — Je vous en prie, je n'ai interrompu personne depuis l'ouverture de ces débats, je vous demande de me permettre de continuer ma démonstration. Mais il y a un autre moyen de contrôler si, en effet, ces tarifs sont excessifs comme on le prétend.

Que vous a-t-on dit ? Qu'a dit et répété l'honorable M. Régnier ? C'est que le minerai serait, ou peu s'en faut, l'unique élément du trafic du Bône-Ouenza.

S'il en est ainsi, c'est dire que le prix de 6 francs la tonne étant le prix unique, est, par là

même — passez-moi cette « La Palissade » — le prix moyen.

Un prix moyen de 6 francs la tonne donne, comme base kilométrique, 2 centimes 83 la tonne.

Voulez-vous chercher le produit kilométrique moyen d'une tonne de marchandise en petite vitesse sur l'ensemble des six grands réseaux métropolitains? Il n'est pas de 2 centimes 83, il est de 4 centimes 16.

Voici un troisième moyen d'apprécier la valeur de cette accusation que ces tarifs sont insoutenables, indéfendables et constituent à la société un véritable monopole de fait.

Rapprochons, si vous le voulez bien, ce prix de 6 francs la tonne, qui est le tarif spécial, du tarif général pratiqué dans les chemins de fer algériens. Il est de 17 fr. 85. Par conséquent, la réduction du tarif spécial consenti par la convention sur le tarif général représente 66 p. 100.

Passons en France; allons sur le réseau qui transporte, grâce aux découvertes récentes, le plus de minerai; allons sur le réseau de l'Est. Que trouvons-nous? Que le tarif spécial comparable le plus bas est de 3 fr. 51, alors que le tarif général est de 8 fr. 90. Si bien que l'Est n'a consenti aux minerais, par son tarif spécial, qu'une réduction de 60 p. 100 sur le tarif général au lieu de la réduction de 66 p. 100 consentie par la Compagnie Bône-Ouenza.

Qu'est-ce que je veux prouver par ces différents exemples, de l'aridité desquels je m'excuse? que les tarifs inscrits à la convention ne sont pas des tarifs excessifs, des tarifs scandaleux constituant pour la compagnie — et je vais d'ailleurs y venir — une source de bénéfices incomparables, mais des tarifs qui sont pratiqués d'une façon normale, partout, en Algérie pour les mêmes produits.

La société, nous dit-on, retirerait de ces tarifs un bénéfice énorme. Sur quoi le prendrait-elle? Voulez-vous me permettre, en deux mots, d'analyser la source de ses bénéfices? Elle ne les prendra pas sur les marchandises du trafic général. On a dit, d'ailleurs, que les marchandises du tarif général, c'était pour ainsi dire le néant.

L'honorable M. Régnier m'excusera si je ne réponds pas à son invitation et si je me permets d'attacher encore quelque importance au coefficient d'exploitation. Quand on veut juger comment un chemin de fer est exploité et calculer le bénéfice qu'il rapporte, le coefficient d'exploitation est un élément indispensable. Il est, d'ailleurs, tout naturel de comparer le Bône-Ouenza aux autres lignes situées dans la même région et desservant des pays tout à fait analogues.

M. Bedouce. — Si elles font le même trafic.

M. le ministre des Travaux publics. — Bien

entendu. M. Régnier connaît trop bien ces matières pour ne pas avoir compris la portée de l'argument ; il semble qu'il ait voulu la diminuer d'avance en reconnaissant que, sans doute, le coefficient de l'exploitation en Algérie est généralement très élevé, et qu'il dépasse quelquefois 75, 80 et même 100 p. 100. Voilà une ligne dont, notez-le, le coefficient d'exploitation sera d'autant plus élevé que cette ligne est un boyau, qu'elle sera obligée pour se ravitailler de porter de bout en bout, et dans le sens du mauvais profil, les matériaux et les combustibles dont elle aura besoin. Quand on regarde le coefficient d'exploitation des chemins de fer algériens et même de certains réseaux métropolitains, évaluer de 75 à 80 p. 100 le coefficient d'exploitation, c'est faire une appréciation extrêmement raisonnable et modérée. Mais si le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses aux recettes, est de 75 à 80 p. 100, que restera-t-il donc sur le produit du transport des marchandises du trafic général? Je m'expliquerai dans un instant sur le minerai.

M. Marcel Régnier. — Il faut prendre aussi les recettes kilométriques, monsieur le ministre.

M. le ministre des Travaux publics. — Que restera-t-il donc comme marge de bénéfice à la compagnie? De 20 à 25 p. 100 des recettes brutes.

Il ne faut pas oublier que M. le Gouverneur

général et moi avons réussi à obtenir de la société une participation de 20 p. 100 sur ces recettes brutes.

M. Bedouce. — Autres que le minerai de l'Ouenza ?

M. le ministre des Travaux publics. — C'est de celles-là que je parle, monsieur Bedouce. Je ne parle que des marchandises du trafic général.

Si donc vous ajoutez ces 20 p. 100 de recettes brutes que la compagnie doit verser à l'Algérie, aux 75 à 80 p. 100 des dépenses d'exploitation, vous trouvez qu'en ce qui touche les marchandises du trafic général le bénéfice de la compagnie est insignifiant ou nul.

J'entends bien qu'on dit que cette participation que nous avons obtenue n'a aucun intérêt, puisqu'elle ne porte pas sur l'élément principal du trafic.

Il y a, dit-on, un précédent où la participation porte sur tout le trafic ! Ah ! c'est vrai ! il y a un précédent ; ce précédent est même curieux.

Il y a dans le Calvados une ligne de 3 kilomètres dont le capital de premier établissement n'atteint pas 150.000 francs. Cette ligne qui doit desservir, — je dis « qui doit desservir », car elle n'a pas encore été construite depuis 1907, année où vous avez voté la concession, — cette ligne, qui doit desservir une tuilerie, l'Ouest avait refusé d'en faire un embranchement particulier. L'industriel intéressé s'est alors tourné

vers le département du Calvados et lui a demandé de consentir à lui donner la concession de ce chemin de fer à titre d'intérêt local.

Le département a répondu : « Je le veux bien ; mais cette ligne n'offre aucune espèce d'avantage pour moi ; je vais vous faire payer la complaisance que j'apporte à servir vos intérêts ; et il est entendu que, si vous réalisez, par kilomètre, plus de 6.000 francs, vous me donnerez 10 p. 100. »

Eh bien ! messieurs, quand il n'existe que ce précédent, on a bien le droit, comme l'écrivait l'honorable rapporteur, de déclarer que c'est la première fois qu'on obtient d'une compagnie de chemins de fer qui n'a ni subvention, ni garantie d'intérêt, qu'elle consente une participation de 20 p. 100 sur les recettes brutes.

Participation nulle? Participation négligeable? Ah ! pardon ! Tout à l'heure, l'honorable M. Régnier évaluait à 2.000 francs par kilomètre la recette afférente au trafic des marchandises d'intérêt général. Il me permettra de dire que je crois, en l'évaluant à 3.000 francs, être extrêmement modéré. 3.000 francs par kilomètre, pour 212 kilomètres, cela représente une recette qui laisse à l'Algérie, 279.000 francs de bénéfice net par an, et si, ce qui est tout à fait vraisemblable, l'Algérie veut se servir de cette ligne, pour l'expédition des phosphates situés au sud de l'Ouenza, nous nous trouvons alors en pré-

sence d'un tonnage de près de 400.000 tonnes, qui représente pour l'Algérie, grâce à sa participation de 20 p. 100, 500.000 francs par an. Si bien que la participation si dédaignée que nous avons obtenue de la société concessionnaire pourrait représenter pour l'Algérie un bénéfice annuel de 600.000 à 700.000 francs. J'imagine que ce n'est pas négligeable.»

Messieurs, je n'ai parlé jusqu'ici que des marchandises du trafic général. Et j'entends bien — et je ne fuis pas l'argument, que l'on reproche à la compagnie de devoir faire son plus gros bénéfice sur le minerai.

Messieurs, pour appuyer sa démonstration. l'honorable M. Régnier — et je ne saurais trop l'en remercier — a bien voulu feuilleter un mémoire dû à mon excellent chef du cabinet technique, M. Marlio, et à l'honorable M. Colson. Seulement M. Régnier est allé jusqu'à la page 121, et là il a trouvé une étude établie par la Compagnie du Nord sur la demande de MM. Colson et Marlio pour le calcul du prix de revient des transports pondéreux, sur une ligne qui serait construite, aménagée et exploitée dans des conditions théoriques absolument différentes de celles qui se rapportent à la ligne de Bône-Ouenza.

Si, au lieu d'aller jusqu'à la page 121, l'honorable M. Régnier avait bien voulu s'arrêter à la page 109...

M. Marcel Régnier. — Je suis allé jusqu'à la page 1483.

M. le ministre des Travaux publics. — Je parle de la numérotation du tirage à part, il aurait trouvé un exemple qui, celui-là, n'est pas théorique, c'est celui du chemin de fer du Nord et du chemin de fer de l'Est.

Quel est le résultat des calculs faits sur les transports par trains complets de houille et minerais opérés par ces deux Compagnies?

Ils font ressortir que le prix de revient moyen de la tonne est de 1 centime 16.

M. Marcel Régnier. — Je l'accepte aussi, si vous voulez.

M. le ministre des Travaux publics. — Je vous en remercie.

Seulement nous allons, n'est-ce pas, ajouter à ce chiffre de 1 centime 16 qui ne tient pas compte des frais de premier établissement, les charges du capital. Nous les calculerons dans des conditions qui, je crois, ne pourront être discutées, à un taux d'intérêt que vous ne jugerez pas excessif, de 4,50 p. 100 et en supposant que l'amortissement aura lieu, comme cela est normal et d'une bonne administration, dans les trente années qu'est présumée durer l'extraction.

M. Bedouce. — Le contrat ne dit pas que l'on amortira en trente ans!

M. le ministre des Travaux publics. — Quel sera le résultat? Je prends comme recettes non

pas tantôt le chiffre de 2 millions, tantôt le chiffre de 3 millions de tonnes, mais — ce qui me paraît le plus logique pour le calcul — le chiffre de 1.500.000 tonnes, moyenne entre le chiffre de 1 million, minimum que doit atteindre rapidement l'extraction de la mine, et le chiffre de 2 millions, maximum prévu pour l'extraction annuelle.

M. Bedouce. — Alors ne parlons plus de la redevance de 1 million !

M. le ministre des Travaux publics. — 1.500.000 tonnes nous donneront, comme recette brute totale, au tarif que nous avons discuté, 9 millions pour le minerai seulement. Retirons-en les dépenses d'exploitation correspondant au prix de revient, que vous avez accepté vous-mêmes de 1 centime 16 la tonne, soit en chiffre rond 3.600.000 francs ; retirons-en les charges de premier établissement, calculées, comme je l'ai dit — ce qui donne 3.300.000 francs — et vous trouvez alors pour bénéfice net la somme de 1.900.000 francs. Il faut la rapprocher d'un capital qui était de 40 millions, lorsqu'on a écrit en 1908 un exposé des motifs s'appliquant à une ligne de 193 kilomètres et que M. le Gouverneur général avec infiniment de raison a évalué depuis à 45 millions pour une ligne de 212 kilomètres ; cette somme, si l'on y ajoute, comme il le faut bien, les intérêts moratoires, s'élève à 55 millions. Il reste donc 1.900.000 francs pour cons-

tituer le bénéfice industriel d'un capital de 55 millions, cela représente du 3,4 p. 100.

M. Marcel Régnier. — Je demande la parole.

M. le ministre des Travaux publics. — J'ose dire qu'un bénéfice industriel inférieur à 4 p. 100 n'est pas un bénéfice scandaleux.

M. Cuttoli. — C'est très juste!

M. le ministre des Travaux publics. — Je m'excuse auprès de la Chambre d'être obligé d'entrer dans ces détails. (*Parlez! Parlez!*)

N'importe — nous dit-on — le bénéfice de ce trafic, même s'il est modeste, il vaut mieux le réserver à la ligne qui va devenir la vôtre, au Bône-Guelma, qui est tout proche, qui est trop proche; car c'est un des grands arguments qu'on a fait, à maintes reprises, valoir contre la convention, c'est qu'il y aurait parallèlement deux lignes séparées tantôt par 25 kilomètres, tantôt même par 15 kilomètres.

Messieurs, si vous jetez les yeux sur la carte, si vous regardez au delà de la ligne idéale qui constitue la frontière algéro-tunisienne, ne savez-vous ce que vous allez voir?

Vous allez voir, entre cette frontière et la mer, cinq lignes parallèles dont quatre sont construites et dont la cinquième vient d'être adoptée par la commission consultative. Ces cinq lignes, sensiblement parallèles, sont séparées par des distances de 15, 25, 30 et 11 kilomètres. Pourquoi donc? C'est — on le disait tout à l'heure —

parce qu'il n'y a pas d'instrument de colonisation supérieur à la voie ferrée et qu'il est, dès lors, tout à fait naturel et tout à fait sage que, dans un grand pays de protectorat, dont on veut développer les richesses, on multiplie les voies ferrées.

« Mais — nous dit-on — vous avez le Bône-Guelma, servez-vous-en. » Je répète, après M. le gouverneur général, que, pour mettre le Bône-Guelma en état de transporter le maximum qu'il faut bien prévoir d'environ 3 millions de tonnes...

M. Dubois. — En comptant les céréales !

M. le ministre des Travaux publics. — Je suis désolé, messieurs, de me faire si mal comprendre : je n'ai jamais prévu, pour la minière, plus de 2 millions de tonnes. Mais je suis bien obligé de tenir compte non seulement des céréales, comme vous dites avec un certain dédain qui, je l'espère, ne sera pas justifié par les événements...

M. Bedouce. — Le dédain est pour vos exagérations de chiffres.

M. le ministre des Travaux publics. — Il n'y a pas d'exagérations de chiffres, mon cher collègue. Lorsque vous construisez un chemin de fer, vous êtes bien obligé, si vous ne voulez pas que ce chemin de fer devienne inutile le lendemain, de prévoir le maximum qu'il aura à transporter.

M. Bedouce. — Mais ne le diminuez pas après

pour les besoins de votre cause ! Tout à l'heure, vous avez oublié de compter 500 millions de tonnes.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Vous avez à prévoir, d'abord, un maximum de 2 millions de tonnes pour le minerai de l'Ouenza ; ensuite, 1 million de plus pour les marchandises du trafic général, pour les phosphates, etc. Il me semble qu'il n'y a rien là d'excessif.

M. BEDOUCE. — Vos calculs sont en contradiction avec ceux que vous indiquiez tout à l'heure. (*Interruptions.*) Je demande la parole.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Pour mettre le Bône-Guelma en état de recevoir ce trafic supplémentaire de 2 à 3 millions de tonnes il faudra dépenser — que voulez-vous, toutes les études techniques l'ont dit et répété — sensiblement le même capital de 40 à 45 millions que pour construire la ligne nouvelle...

M. CUTTOLI. — C'est très exact.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — ... De sorte que vous recommandez à l'Algérie de dépenser 45 millions pour obtenir ce beau résultat d'avoir une ligne de chemin de fer au lieu de deux.

M. BEDOUCE. — Personne n'a dit cela, ni M. Régnier, ni nous.

M. LE PRÉSIDENT. — Monsieur Bedouce, le ministre vous a dit qu'il ne vous avait pas interrompu. (*Très bien ! très bien !*)

M. Bedouce. — Mais on nous fait dire ce que nous n'avons pas dit! (*Bruit.*)

M. le ministre des Travaux publics. — Je ne vous fais rien dire du tout. J'expose comme je le peux une thèse que je crois juste. (*Très bien! très bien!*)

Je dis que la question du rachat du réseau Bône-Guelma ne peut pas se poser. Elle ne peut pas se poser en fait pour la raison que je viens de dire, mais laissez-moi ajouter qu'elle ne peut pas non plus se poser en droit.

Vous avez, messieurs, — et c'est un des actes dont le Gouvernement et le Parlement républicain ont le plus lieu de se féliciter, — vous avez en 1900 donné à l'Algérie sa charte par la loi du 19 décembre.

L'article 1er de cette loi dit ceci :

« L'Algérie est dotée de la personnalité civile...

« Le gouverneur général représente l'Algérie dans les actes de la vie civile. Il ne peut contracter d'emprunts ni concéder des chemins de fer ou autres grands travaux publics qu'en vertu de délibérations conformes des délégations financières et du conseil supérieur approuvées par une loi... »

De sorte que vous avez sans doute le droit de dire à l'Algérie : « Je ne te permettrai pas de concéder le chemin de fer que tu veux concéder. » Mais vous vous êtes à vous-mêmes — et

vous avez bien eu raison — enlevé le droit d'imposer à l'Algérie la concession d'un chemin de fer qu'elle n'approuverait pas.

Voulez-vous que je vous dise toute ma pensée? Cet article appellerait un complément; et, étant donnés — j'ose le dire sans crainte d'être sérieusement démenti — les résultats qui ont été le fruit de cette loi libérale, il semble au Gouvernement qu'il serait à la fois logique et sage, puisque la métropole s'est retiré le droit d'imposer à l'Algérie un chemin de fer dont elle ne voudrait pas, il serait, dis-je, logique et sage, que lorsque l'Algérie, à ses risques et périls, sans vous demander ni subvention ni garantie d'intérêt, veut, pour servir ce qu'elle considère comme son intérêt propre, concéder un chemin de fer, il lui fût permis de le faire librement.

Et si le Gouvernement ne vous a point proposé de dispositions en ce sens, s'il ne demande pas qu'il soit inséré dans la loi de finances cet article complémentaire qui serait, à mon avis, si naturellement appelé par la loi de 1900 elle-même, vous en avez deviné la raison; c'est qu'après tant d'insinuations, de calomnies, et, laissez-moi dire le mot, de folies dont l'affaire de l'Ouenza a été le prétexte et le thème, il importait à la dignité de tout le monde et du Parlement tout le premier que l'affaire de l'Ouenza fût portée à la pleine lumière de la tribune. (*Applaudissements.*)

C'est fait, messieurs. L'Algérie attend de vous que vous lui permettiez, en exploitant son sous-sol, de toucher chaque année des redevances sur le détail desquelles je n'ai plus à revenir ; mais plus encore que ces produits qui ne sont pas négligeables, elle attend surtout de vous que vous lui permettiez la fructueuse mise en valeur de la région où doit se développer ce chemin de fer.

Sous quel prétexte, messieurs, lui refuseriez-vous l'autorisation qu'elle sollicite de vous? L'Algérie a pleine confiance dans le Parlement et dans le Gouvernement républicains. Je suis sûr que sa confiance ne sera pas trompée.

En présence de cette jurisprudence invariable que je rappelais au début de mes observations et en vertu de laquelle, toutes les fois qu'une collectivité a passé un contrat qui l'intéresse seule et que, après que nous l'avons appelée à réfléchir, elle a maintenu son opinion et sa volonté, vous vous êtes inclinés — et vous avez bien fait de vous incliner — en face de cette jurisprudence, en face des deux conventions dont vous connaissez maintenant l'économie et les détails, j'ose dire, messieurs, avec le sentiment de mon devoir et de ma responsabilité, que le refus, ou franc ou déguisé sous la forme d'un ajournement, de souscrire aux vœux de l'Algérie et de servir ses intérêts constituerait un véritable déni de justice. Vous ne le commettrez pas. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

DISCOURS
AU BANQUET DE L'INVENTEUR PIERRE MARTIN
INVENTEUR DE L'ACIER MARTIN

On sait que la fabrication de l'acier fut bouleversée, voici une trentaine d'années, par la découverte d'un ingénieur français, M. Pierre Martin, qui mit au jour des procédés nouveaux. Le Comité des Forges de France et les Comités des Forges à l'étranger prirent l'initiative d'une manifestation de sympathie en l'honneur de l'illustre inventeur. Un banquet lui fut offert et le Gouvernement fit remettre à cette occasion, le 8 juin 1910, la croix d'officier de la Légion d'honneur à M. Pierre Martin. M. Millerand prononça, à l'issue du banquet, les paroles suivantes :

Le Gouvernement ne pouvait être absent de ce banquet. Il se devait d'associer la France à la touchante et significative cérémonie qui réunit, en une manifestation de gratitude émue, les représentants de la métallurgie française et étrangère autour de l'inventeur illustre et vénérable qui, voici tantôt un demi-siècle, a révolutionné par son génie la production de l'acier.

L'acier Martin : même aux oreilles profanes ces trois mots sonnent, tant nous avons coutume de les entendre, avec l'éclat d'une

grande et puissante découverte. Plus importante qu'on ne saurait l'imaginer, si l'on songe qu'en moins de trente années, de 1880 à 1908, la production de l'acier Martin a bondi : en France, de 160.000 à près d'un million de tonnes; en Allemagne, de 36.000 à près de 4 millions de tonnes; en Grande-Bretagne, de 255.000 au même chiffre de près de 4 millions; aux États-Unis, de 102.000 à près de 8 millions de tonnes, et, pour la production universelle, de 642.000 à 18.925.000 tonnes, si bien que l'acier Martin représentait, en 1908, 51 p. 100 de l'acier de toutes catégories produit dans le monde entier.

Devant ces chiffres éloquents, comment les compatriotes de Pierre Martin et plus encore ses collègues, se défendraient-ils d'un légitime sentiment de fierté?

La grande famille des ingénieurs français revendique, en effet, avec orgueil, Pierre Martin pour un des siens. Il lui appartenait, si j'ose dire, par droit de naissance. Ses grands-pères paternel et maternel, son père, son oncle eurent leurs noms associés aux débuts de notre École Polytechnique et au développement de quelques-unes de nos plus grandes entreprises industrielles : le P.-L.-M. et Fourchambault.

Ce n'est pas diminuer les mérites du grand inventeur que nous fêtons ce soir, c'est les apprécier plus exactement, c'est répondre, j'en suis sûr, à ses vœux intimes, qu'associer à sa

gloire ceux qui, avant lui, portèrent le nom qu'il a illustré, et qui, de leur influence directe ou par les voies mystérieuses de l'hérédité, contribuèrent à former son génie.

Le pays, Monsieur, vous est reconnaissant moins encore des profits énormes que lui a, sous toutes les formes, apportés votre découverte, que du surcroît de prestige qu'elle lui a valu et dont la présence à cette fête des représentants de l'industrie étrangère nous est un précieux témoignage.

Aussi est-ce avec la conviction d'acquitter une dette nationale que j'ai la joie, au nom de M. le Président de la République, de vous remettre la croix d'officier de la Légion d'honneur.

LE PRIX DU RACHAT DE L'OUEST

Un projet de loi avait été déposé par le cabinet précédent, tendant à faire approuver par la Chambre le prix du rachat dû à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest; M. Millerand fut appelé à défendre ce projet contre lequel intervint M. Jaurès. C'est précisément après M. Jaurès que, le 10 décembre 1909, M. Millerand monta à la tribune pour y prononcer le discours suivant :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* Voici huit jours passés que mon honorable ami M. Jaurès, avec la passion éloquente et l'abondance qu'il apporte à traiter toutes les questions dont il s'occupe, inonde la tribune, la presse, la Commission, les couloirs de son indignation contre le projet de convention qui vous est soumis.

Je ne suis ni assez présomptueux, ni assez naïf pour me flatter de l'illusion qu'une démonstration de quelques minutes, si forte et si serrée qu'elle puisse être, amène mon fougueux contradicteur à reconnaître qu'il s'est fourvoyé et que son indignation porte à faux. Mais j'ai la certitude que la Chambre, qui n'a point pris parti, n'hésitera

pas, lorsqu'elle aura entendu la démonstration que je lui dois — de la sécheresse et de l'aridité de laquelle je m'excuse par avance — à reconnaître que l'arrangement qui a été passé est, comme je le disais hier, un bon, un très bon arrangement.

Laissez-moi dire que je suis d'autant mieux à l'aise pour formuler cette appréciation que je ne regarde point la convention de l'œil complaisant d'un père. (*Sourires.*)

Je l'ai reçue toute faite et je n'y ai touché — M. Jaurès, en me mettant en garde contre le péché d'orgueil, a bien voulu le reconnaître — que pour l'améliorer quelque peu dans l'intérêt de l'État.

D'ailleurs, si j'avais hésité dans cette appréciation, mes doutes eussent été levés par la constatation que la Commission des Travaux publics, et avec elle des hommes qui ne sont pas suspects, pourtant, d'un excès de tendresse pour les grandes Compagnies, comme notre ami M. Camille Pelletan, ont hautement approuvé cette convention et vous en recommandent l'adoption.

M. Jaurès, à la dernière séance, a résumé son opinion sur la convention qui vous est soumise dans cette phrase lapidaire : « En votant la convention, vous n'en aurez pas fini avec le passé, et vous engagez très gravement l'avenir. » Ma démonstration va tout entière à ces deux

propositions, diamétralement opposées : la convention qui vous est soumise règle le passé et dégage complètement l'avenir.

J'écarte d'abord, d'un mot, la suggestion que — sans y insister du reste — l'honorable M. Jaurès a indiquée à la fin de ses observations ; elle avait été formulée devant la Commission des Travaux publics qui, après s'y être un instant arrêtée, a reconnu qu'elle n'était pas réalisable, c'est l'idée de charger l'Etat, aux lieu et place de la Compagnie de l'Ouest supprimée, par un article de loi j'imagine, de payer directement les actionnaires et les obligataires.

Pourquoi la Commission des Travaux publics ne s'est-elle point arrêtée à cette idée ? Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pu un instant penser qu'elle apportait une solution acceptable ? C'est que, en fait comme en droit, elle offre de véritables impossibilités.

La Compagnie de l'Ouest supposée disparue, l'État aurait toujours devant lui tous les actionnaires auxquels il faudrait, pour chaque acte, qu'il s'adressât individuellement. Il aurait devant lui l'ensemble des obligataires. Et j'indique d'un seul mot, et par un seul exemple, l'obstacle insurmontable, au point de vue juridique aussi bien que matériel, auquel se heurte une telle hypothèse ; je n'y réponds d'ailleurs que pour être complet.

Il y a, dans le Code civil, un certain arti-

cle 1275, je crois, qui prévoit que, lorsque la novation d'une dette s'opère par changement de débiteur — et, dans l'espèce, c'est l'État qui serait substitué comme débiteur, à l'ancienne Compagnie de l'Ouest — sans qu'on ait à s'occuper de savoir si le débiteur nouveau est plus ou moins solvable que l'ancien, il faut, pour que la novation de dette soit possible, que le créancier accepte le changement de débiteur.

Par suite, si sur les milliers d'obligataires de la Compagnie de l'Ouest, il en était un seul qui se levât pour dire : Je n'accepte pas le changement de débiteur, du même coup, l'État serait acculé au remboursement immédiat en capital d'emprunts dont les charges s'échelonneront sans cela sur de longues années. (*Très bien ! très bien ! — Interruptions à l'extrême gauche.*)

Je passe, et j'arrive, messieurs, au cœur même du débat.

Quel est l'objet de la convention qui vous est soumise ?

Vous avez voté, en 1908, le rachat d'une concession qui ne devait expirer qu'en 1956. L'éventualité du rachat était prévue par les conventions passées ; elle était inscrite notamment dès 1859, dans l'article 37 du cahier des charges, article dont je ne relis pas le texte entier, car il vous a été lu, ce matin, par le rapporteur, l'honorable M. Régnier, dans son très remarquable discours, mais seulement le premier

paragraphe : « A toute époque, après l'expiration de quinze années à partir du 1er janvier 1859, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. »

Suivent les conditions, lesquelles ont été complétées par les paragraphes 1 et 2 de l'article 15 de la convention de 1883.

Ces textes règlent l'annuité qu'on a appelée « l'annuité du produit net », c'est-à-dire l'annuité qui serait calculée sur les produits nets des sept dernières années.

Mais ce même article 15 contient un paragraphe 3 ainsi conçu : « Le prix total du rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires, fixé par l'article 10 au chiffre de 11.550.000 francs, augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts, calculés conformément aux prescriptions des articles 6 et 9 de la présente convention. »

Cela veut dire que si l'annuité du produit net est inférieure, fût-ce de 1 franc, à l'annuité des charges, c'est l'annuité des charges qui s'impose.

Or, quand le rachat a été décidé, on a fait le calcul de l'annuité, du produit net et de l'annuité des charges, et voici les chiffres que l'on a trouvés et que je vous rappelle :

Annuité du produit net, dans l'hypothèse la

plus favorable à l'État : 88 millions — je prends les chiffres ronds.

Dans l'hypothèse la plus coûteuse pour l'État, 93 millions.

Annuité des charges, le 31 décembre 1908 : 99.201.000 francs.

Dès lors, la question était réglée, l'annuité due à la Compagnie de l'Ouest était sans contestation possible l'annuité des charges.

C'est donc cette annuité et celle-là seule qui a servi de base au règlement qui vous est apporté.

Pourquoi, messieurs, une transaction? C'est qu'au cours des négociations qui ont eu lieu entre l'État et la Compagnie, celle-ci a fait valoir, de même que l'État, un certain nombre de prétentions. Des litiges sont apparus qui, si les parties ne transigeaient pas, allaient entraîner des débats contentieux. Et alors — c'est la très simple et, je le répète en m'excusant, très aride démonstration que j'apporte à cette tribune — pour savoir si la transaction est bonne ou mauvaise pour l'État, il n'y a qu'une chose à faire : c'est de prendre, l'un après l'autre, les différents litiges, dont nous étions menacés, c'est de voir par quels chiffres ils pourraient être réglés si l'État venait à être condamné et quels risques par suite ils lui feraient courir, c'est d'établir le tableau, d'une part, des litiges sur lesquels la transaction donne raison à l'État ; d'autre part, des litiges sur lesquels la transaction

donne tort à l'État, de comparer les deux chiffres et, si le chiffre des litiges sur lesquels on nous donne raison est supérieur, et de beaucoup, au chiffre des litiges sur lesquels on nous donne tort, j'imagine que j'aurai démontré que la transaction est bonne.

M. Allemane. Il n'y a qu'à multiplier les litiges dont la solution est favorable à la Compagnie!

M. le ministre des Travaux publics. Permettez! Je m'explique d'un mot sur ce point.

J'entends bien que vous dites : Mais ces litiges, que je vais énumérer un à un...

M. Allemane. Très bien!

M. le ministre des Travaux publics... ils ne sont pas sérieux! Mais nous sommes sûr du gain de notre procès! Mais c'est trahir l'État que de supposer même un instant que nous puissions succomber dans de pareilles instances!

Messieurs, l'atmosphère d'une assemblée politique se prête bien mal à l'examen et à la solution de procès. (*Sourires.*)

M. Jaurès. Envoyez-moi au Conseil d'État!

M. le ministre des Travaux publics. Sans aller au Conseil d'État, mon cher collègue, vous demandez qu'on transforme la Chambre en Conseil d'État. (*Rires à gauche.*)

Je disais que l'atmosphère d'une Assemblée politique se prête bien mal à l'examen et à la solution de procès, et c'est ce qui explique pourquoi, sous tous les régimes, tant de litiges

qui ont été affirmés dans les Assemblées politiques devoir se résoudre certainement à l'avantage de l'État ont donné, lorsqu'on a été devant les tribunaux, des résultats tout à fait contraires aux espérances qu'on avait affirmées. On a rappelé à maintes reprises dans cette discussion l'exemple du procès de 1895 jeté par M. Jaurès lui-même dans le débat. Voulez-vous me permettre d'en rappeler un autre encore plus récent ?

Lorsqu'à la Chambre, lorsqu'au Sénat, on a demandé de voter le rachat du canal du Midi, ici, et au Luxembourg, on a dit : « Votez ce rachat, il est indispensable et il ne vous coûtera rien. Nous ne courons au-devant d'aucun risque, l'opération est sûre, elle est admirable, faisons-la ; il n'en résultera aucune charge pour l'État. » Savez-vous comment elle s'est terminée ? Par la remise d'un titre de 750.000 francs de rente perpétuelle à la Compagnie du canal du Midi, c'est-à-dire un prix de 25 millions pour un rachat qui ne devait rien coûter.

Quand on a, comme vous et nous, la responsabilité des finances de l'État, il faut savoir se rappeler de pareils exemples et en tirer profit.

Laissez-moi vous dire ce que mon ami M. Barthou disait à la Commission des Travaux publics le 5 juillet, sans que ce fût pour les besoins de la cause, et ce qui est l'évidence même.

Je vais indiquer les litiges. Comment puis-je le faire? D'une seule manière; en vous disant : voici l'objet du litige, voici ce qu'il coûterait s'il était tranché contre l'État. Voici, tout au moins pour quelques-uns de ces litiges, les autorités dont la Compagnie pourrait se targuer. Mais n'attendez pas de moi que je vous donne mon opinion sur le fond de ce débat. Pourquoi ? Parce que, comme le disait très justement M. Barthou, j'aime mieux, après lui et comme lui, m'exposer à l'accusation de présenter comme sérieux des litiges qui ne le sont pas, qu'encourir le reproche autrement grave de ruiner par avance à cette tribune les arguments des défenseurs de l'État, si la Chambre avait la faiblesse de vous suivre et de nous renvoyer devant le Conseil d'État. (*Applaudissements au centre.*)

M. Jaurès. Nous ne pouvons plus discuter! (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des Travaux publics J'entends des exclamations; je voudrais bien entendre une raison.

Non, mon cher collègue, je ne peux pas discuter à cette tribune des litiges qui seront demain, si on vous écoute, discutés dans une autre enceinte; je ne peux pas, moi, défenseur des intérêts de l'État, dire à cette tribune, même si je le pense, que la Compagnie a raison sur tel ou tel point.

A l'extrême gauche. Il faut renvoyer à la Commission !

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. La Commission ne vous apportera pas autre chose.

Un membre à droite. Ce renvoi ne ferait que reculer la difficulté.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Messieurs, voulez-vous me permettre d'arriver au bilan que je vous ai annoncé et de le dresser dans les seules conditions où nous puissions le présenter, en vous indiquant l'objet de chacun des litiges, le risque qu'il fait courir à l'État et la solution apportée par la transaction.

Premier litige. — La transaction a adopté une annuité variable, exactement modelée sur les charges que la Compagnie de l'Ouest aura, depuis 1908 jusqu'à 1956, à supporter chaque année pour payer les intérêts et l'amortissement des actions et des obligations.

Quel est le litige? La Compagnie a soutenu, au cours des négociations, — c'est le seul litige auquel M. Jaurès ait fait tout à l'heure allusion, — que l'annuité minima des charges était une annuité fixe. Elle a prétendu que l'article 15, paragraphe 3, de la convention de 1883, ne parlant que d'une annuité et ne faisant aucune distinction, l'annuité minima des charges telle qu'elle est déterminée au 31 décembre 1908 doit lui être payée tous les ans, avec cette même aleur.

M. Arthur Groussier. — Comment peut-on tirer cette déduction de l'article 15?

M. le ministre des Travaux publics. — Quelle est cette annuité au 31 décembre 1908? Je vous ai dit le chiffre : elle est de 99.201.000 francs.

Voilà le litige. Quel en est le risque?

Si la Compagnie fait ce procès et si elle le gagne, l'État, en plus des sommes qu'il doit payer en vertu de la transaction, devrait payer 390 millions.

Mais il y a une autre hypothèse à propos de la même difficulté, une hypothèse subsidiaire soutenue au cours des négociations, par la Compagnie qui s'autorisait, à tort sans doute — car elle ne pouvait être isolée de l'ensemble d'un système qui formait un tout indivisible — de l'opinion de mon honorable ami M. Klotz, dans l'un des rapports si remarquables qu'il a présentés à propos du rachat et qui ont tant fait pour amener sa réalisation.

Que prétend la Compagnie? Elle dit : soit, je veux bien admettre que l'annuité est variable. Mais entendons-nous; le paragraphe 3 de l'article 15 stipule que l'annuité des charges n'est due que tant qu'elle est supérieure, fût-ce d'un franc, à l'annuité du produit net.

Le jour où l'annuité des charges, par le jeu progressif des amortissements, tombera au-dessous de ce que m'aurait donné l'annuité du produit net, j'entends revenir à cette annuité.

Voilà le litige.

Quelle serait la perte pour l'État s'il allait devant la juridiction contentieuse et si la Compagnie gagnait son procès? Elle ne serait pas de 390 millions, mais de 258 millions. Encore, messieurs, faut-il y ajouter les 26.250.000 francs que j'ai obtenus à la dernière heure comme concession de la Compagnie et qui correspondent pour la période de 1952 à 1956, à une réduction de 5.250.000 francs par an de l'annuité due aux actionnaires.

Voilà le premier litige. Il fait courir à l'État un risque soit de 390 millions, soit de 258 millions, plus 26.250.000 francs.

Deuxième litige. — La Compagnie a soutenu qu'elle avait droit, en sus de l'annuité des charges, au remboursement des quinzièmes des travaux complémentaires; elle a invoqué à l'appui de cette prétention l'article 15, paragraphe 2, des conventions de 1883.

Ces quinzièmes des travaux complémentaires, la transaction les refuse à la Compagnie.

Si la Compagnie soutenait cette prétention — c'est, messieurs, une hypothèse qu'un rapporteur au Sénat, chiffrant le coût possible du rachat, a cru devoir signaler comme une des hypothèses à envisager — si la Compagnie faisait ce procès et si elle le gagnait, nous aurions à payer, en sus de l'annuité des charges, une somme en capital variant de 50 millions à

65 millions en chiffres ronds. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Je m'excuse, messieurs, de l'aridité de ces chiffres. (*Parlez! Parlez!*)

Troisième litige. — Je ne le cite que pour mémoire; pourtant il figure dans le même rapport au Sénat comme une hypothèse à envisager en cas de rachat. C'est l'hypothèse où la Compagnie réclamerait de l'État, en sus de l'annuité des charges, le remboursement des dépenses d'établissement des lignes exploitées depuis moins de quinze ans. La transaction le lui refuse. Si la Compagnie faisait le procès et si elle le gagnait, qu'est-ce que l'État payerait en plus? une somme variant en capital de 36 millions à 207 millions.

Quatrième litige. — Beaucoup d'auteurs ont soutenu qu'une fois la comparaison établie entre les deux annuités, l'annuité du produit net et l'annuité des charges, et le choix fait entre ces deux annuités, l'État devait à la Compagnie le payement en capital des travaux complémentaires et des dépenses des lignes de moins de quinze ans, sous réserve d'ailleurs de réduire l'annuité des charges d'une annuité correspondant au capital qui serait ainsi payé à la Compagnie. Par suite, ce quatrième litige — et pour cette raison je n'en tiendrai pas compte dans le bilan définitif — ne se traduirait pour l'État que par l'inconvénient, réel d'ailleurs, d'avoir à

payer, en sus d'une annuité, et immédiatement, une somme considérable en capital, puisqu'elle pourrait dépasser 200 millions.

Cinquième litige. — Il y a entre l'État et la Compagnie, au moment où le rachat intervient, des procès pendants. La Compagnie est demanderesse pour 12.526.000 francs, l'État est demandeur pour 1.194.000 francs. La transaction fait abandon des procès et exonère ainsi l'État du risque que, de ce chef, il court, d'avoir à payer 11.332.000 francs.

Sixième litige. — La Compagnie peut soutenir — et elle n'a pas manqué de le faire — que l'État n'a le droit de poursuivre le recouvrement de sa créance que sur la valeur du matériel roulant, du mobilier et des approvisionnements correspondant à une consommation de six mois. Si la Compagnie faisait ce procès, et si elle le gagnait, l'État devrait abandonner les sommes que lui attribue la transaction qui vous est soumise, et qui sont les suivantes :

1° Valeur des approvisionnements excédant une consommation de six mois. — Je la cite pour mémoire ; l'expertise seule pourrait en effet chiffrer la valeur de ces approvisionnements ;

2° Réserve statutaire : 6 millions ;

3° Réserve pour incendies : 1.523.000 francs ;

4° Réserve pour le réseau à voie étroite : 258.000 francs.

Au total, 7.782.000 francs.

Il y a, en outre, une réserve destinée à pourvoir aux engagements envers les victimes d'accidents, et une réserve destinée à faire face aux engagements de la caisse des retraites. Il est bien certain que, ces deux caisses ayant à subvenir à des charges de la Compagnie, dont l'État reprend la suite, il ne peut être question pour la Compagnie de les conserver. Mais, entre les fonds qui existent dans ces caisses, et qui sont, pour la première réserve, de 5 millions, en chiffres ronds, pour la seconde, de 113 millions, et dont la transaction donne à l'État la propriété, et la valeur mathématique actuelle de ces engagements, il y a un excédent d'environ 6 millions, que la transaction attribue à l'État.

Cet excédent ajouté aux 7.782.000 francs, on obtient un total de 13.782.000 francs; l'État perdrait cette somme si, la transaction étant repoussée, la Compagnie soutenait le litige que je vous ai indiqué et triomphait dans sa prétention.

Voilà, messieurs, les litiges...

M. Maurice Allard. — C'est tout? Il n'y en a pas d'autres?

M. le ministre des Travaux publics. — Il y en a encore un, et j'y viens.

M. Maurice Allard. — Il peut y en avoir cent! (*Exclamations à gauche et au centre.*)

M. le ministre. — Voilà, dis-je, les litiges qui

sont indiqués par la Compagnie comme pouvant être soulevés par elle et qui, après discussion entre les négociateurs, ont été tranchés, par la transaction qui vous est soumise, au bénéfice de l'État. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Il en reste un dernier. J'ai entendu tout à l'heure la véhémente protestation de l'honorable M. Jaurès. Oui, tandis que nous avions gain de cause sur six litiges dont, vous l'allez voir, le total atteint 506 millions, nous acceptions que la transaction donnât gain de cause à la Compagnie sur un litige d'une valeur de 35 millions! Ce litige, c'est celui qui est relatif à la réserve spéciale des actionnaires.

Je n'ai pas besoin de dire à l'honorable M. Jaurès, non plus qu'à la Chambre, que je suis prêt, sur ce point comme sur tous les autres, à soutenir, avec la même énergie que mes prédécesseurs, le bon droit de l'État. Mais pourquoi est-ce sur ce litige que les négociateurs qui ont préparé la convention, ont fait porter la concession de l'Etat? Pourquoi ont-ils admis que l'État abandonnât à la Compagnie les 35 millions que ce litige représentait? Pourquoi? L'honorable M. Caillaux, alors ministre des Finances, en a, dans une de ces formules pittoresques qui lui sont familières, indiqué la raison à la Commission des travaux publics, lorsque, dans la séance du 5 juillet, il est venu

apporter ses explications, en même temps que M. Barthou donnait les siennes. Il a dit — je reprends ses expressions mêmes : « La reprise de la réserve spéciale des actionnaires serait une politique à la Pyrrhus. » Et il expliquait immédiatement son opinion en disant — c'est, je le répète, le ministre des Finances d'alors, mon ami M. Caillaux, qui, avec sa compétence et son autorité, tenait ce langage à la Commission : « Le jour où vous auriez repris la réserve spéciale des actionnaires, immédiatement vous provoqueriez de la part des autres Compagnies la distribution de leur domaine privé et, par suite, un mouvement de Bourse qui serait extrêmement dangereux. »

Me sera-t-il permis d'ajouter qu'il y a d'ailleurs, au point de vue le plus élevé, intérêt à ce que les Compagnies de chemins de fer puissent disposer de réserves considérables ? Le moment venu où une mobilisation ou une guerre les forcerait à faire des dépenses imprévues et de la plus haute urgence, il est particulièrement nécessaire qu'elles trouvent dans leur domaine privé les moyens d'y pourvoir sans difficulté.

En tout cas, et quelle que soit l'opinion qu'on ait sur la valeur de ce dernier litige, je reviens — et je m'y tiens étroitement — au bilan que je me devais d'apporter à la Chambre et que je résume :

Litiges tranchés par la transaction en faveur

de l'État : 390 millions, en ce qui touche la fixité de l'annuité des charges; 65 millions en ce qui touche les travaux complémentaires; 11 millions en ce qui touche les procès en cours. Soit 466 millions.

Ajoutez-y les 13.782.000 francs que la Compagnie renonce à revendiquer et les 26.250.000 fr. que j'ai obtenus d'elle à la dernière heure, et vous avez la somme de 506 millions, en chiffre rond, que je vous indiquais.

D'ailleurs, je vous rappelle que je n'ai fait entrer dans mes calculs ni le troisième, ni le quatrième litige.

Ainsi donc, 506 millions de litiges tranchés au bénéfice de l'État, 35 millions de litiges tranchés au bénéfice de la Compagnie, voilà la transaction.

Et c'est dans ces conditions, alors que — par cela même qu'il s'agit d'une transaction — l'État n'abandonne rien ni de ses prétentions, ni de ses opinions, ni de ses droits, alors que le règlement se présente sous la forme que je viens de préciser, que l'on vous demande, par la motion annoncée, de renvoyer à la Commission la convention que nous vous apportons et d'inviter le Gouvernement à négocier de nouveau avec la Compagnie de l'Ouest. Négocier? pourquoi, s'il vous plaît? Pour obtenir quoi?

Nous avons saisi sur le vif la pensée de l'honorable M. Jaurès et il faut maintenant la mettre

en pleine lumière parce que c'est là-dessus que la Chambre va se prononcer en y engageant, comme le Gouvernement lui-même, sa responsabilité. Que vous demande-t-on de faire? On vous demande de faire payer à la Compagnie sa dette.

Quelle dette? Messieurs, la créance certaine de l'État sur la Compagnie, au titre des avances de garantie, se montait, le 31 décembre 1908, à 480.374.000 francs, exactement à 515.146.000 fr., si l'État versait les soldes qu'il doit à la Compagnie au titre de la garantie des exercices pour lesquels il n'a encore versé que des avances.

Permettez-moi, d'un mot, de tâcher de régler ici ce qu'on a appelé une difficulté, qui ne me semble pas, à moi, en être une et dont la solution d'ailleurs, quelle qu'elle soit, ne change rien à la position du problème; c'est la question des 160 millions. Les travaux imputés sur ce compte ont été exécutés de 1883 à 1904 et payés, comme tous les autres travaux, par des emprunts dont l'État, en vertu de la convention de 1883, supporte les intérêts et l'amortissement. Donc, tout ce qui a été payé jusqu'à ce jour comme intérêts et comme amortissement, des emprunts correspondant à ce compte, vous le retrouvez dans les 515 millions qui représentent le total de ce qui est dû par la Compagnie à l'État.

Et si je suis bien renseigné, si les calculs qui

ont été faits par les services compétents sont exacts, il y a de ce chef environ 150 millions, qui sont compris dans le total des 515 millions. Donc, c'est faire double emploi, après avoir fait figurer 150 millions dans les 515 millions, que de les y ajouter une seconde fois pour déterminer la créance totale de l'État. Je m'empresse de dire que, les y ajouteriez-vous, cela ne changerait rien, vous l'allez voir, à la position du problème tel qu'il se présente devant la Chambre.

En effet, que reçoit l'État sur cette créance de 515 millions? Il reçoit en matériel roulant, en mobilier, en approvisionnements, en réserves, 250 millions en chiffre rond. Si vous les retranchez du chiffre de 515 millions, montant de la créance de l'État, restent 265 millions.

Voulez-vous que nous retranchions encore de ces 265 millions les 35 millions que nous abandonnons? Il reste 230 millions incontestablement dus à l'État.

Vous levez les bras au ciel et vous vous exclamez : Comment l'État pourrait-il accepter de ne pas recouvrer sur la Compagnie une créance certaine de plus de 200 millions?

Qu'est-ce que cela veut dire : recouvrer sur la Compagnie cette créance de plus de 200 millions? Au cours des mêmes observations dont je faisais tout à l'heure une citation, l'honorable M. Caillaux s'exprimait ainsi :

« Il ne s'agit pas, quand on parle de la Com-

pagnie, de l'être fictif, du puissant capitaliste avec lequel nous traitons. Il s'agit de savoir quelles sont, derrière cet être fictif, les réalités vivantes. Ces réalités vivantes, ce sont des actionnaires et des obligataires. »

En effet, comme l'honorable M. Jaurès n'a indiqué ni au Gouvernement ni à la Chambre — et pour cause — quel est l'élément d'actif que nous aurions oublié d'appréhender, comme on peut fouiller les tiroirs sans rien trouver de plus que ce que la transaction nous donne, — excepté les 35 millions de la réserve spéciale des actionnaires, sur lesquels je me suis expliqué, — si on ne trouve rien dans l'actif proprement dit de la Compagnie, sur quoi l'État pourra-t-il se payer? Oh! l'honorable M. Jaurès n'est pas embarrassé pour si peu : il y a deux moyens de se rembourser d'une créance qu'on ne vous paye pas. C'est, ou bien de saisir les immeubles ou les meubles de son débiteur, quand il en a; ou, quand il n'en a pas, comme c'est le cas maintenant pour la Compagnie de l'Ouest, de ne pas payer ce qu'on lui doit, de faire une compensation.

A l'extrême gauche. Parfaitement!

M. Allemane. — Cela va de soi! (*Exclamation au centre et à droite.*)

M. le ministre des Travaux publics. — Comme le dit M. Allemane, cela va de soi! (*Nouvelles exclamations et rires sur les mêmes bancs.*)

M. Marcel Sembat. — Il n'y a pas un d'entre vous qui payerait 50 centimes à quelqu'un qui lui devrait 50 francs! (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des Travaux publics. — Voilà donc la Chambre bien fixée : Le renvoi à la Commission n'a qu'un sens et il ne peut en avoir qu'un. Ce n'est pas d'obtenir de la Compagnie de l'Ouest un abandon nouveau. Je vous ai montré qu'il n'y en avait plus à faire. C'est de faire décider par la Chambre en lui démontrant, ce qui est facile, que nous ne pouvons plus rien prendre sur l'actif mobilier et immobilier de la Compagnie, que nous ne payerons plus les revenus garantis des actionnaires.

Il y a à cela quelques petites difficultés. Lorsque le rachat a été préparé, lorsqu'ont commencé devant vous les débats qui remontent déjà à de longues années, qui devaient finalement aboutir au vote de 1908, les adversaires du rachat présentaient comme un argument décisif contre le rachat la spoliation, disaient-ils, qui allait être commise contre les actionnaires de la Compagnie.

Que répondions-nous? Je dis nous, car ce sont ceux qui comme moi ont voté le rachat, ce sont ceux qui le défendaient, ce sont les hommes qui, je puis le dire, ont été à la tête de la majorité dans cette œuvre nécessaire, qui tenaient le langage que vous allez entendre.

L'honorable M. Klotz, dans son premier rapport, disait : « En opérant le rachat, l'État consolidera la situation des actionnaires et des obligataires et il donnera aux actionnaires la certitude d'un dividende en échange de l'espoir tout à fait chimérique d'une augmentation de revenus. »

Et M. Klotz dans son second rapport, et M. Janet et M. Aimond répétaient les mêmes affirmations.

A cette tribune, le 21 janvier 1904, M. Janet s'exprimait en ces termes :

« Le rachat est une opération profitable aux actionnaires et aux obligataires, puisque, en ce cas, l'État garantit de 1935 à 1956 aux actionnaires le dividende réservé de 11.550.000 francs, ce qui correspond à 38 fr. 50 par action. »

« Quant à moi, ajoutait M. Janet, j'avoue que cette conclusion ne me déplaît pas, parce que l'épargne de la démocratie française s'est portée en grand sur les obligations et même sur les actions des Compagnies de chemins de fer. »

M. Bourrat, qui a joué aussi, vous le savez, un rôle si important dans les discussions qui ont préparé le rachat, s'exprimait ainsi :

« Dans les journaux dévoués aux grandes compagnies, on dit : Vous allez provoquer une crise considérable. Les actionnaires et les obligataires seront sacrifiés.

« Mon ami Pelletan — et je suis très heureux

de l'en féliciter — a établi très justement que la situation des actionnaires et des obligataires serait consolidée. »

Permettez-moi, messieurs, de mettre sous vos yeux le texte même invoqué par M. Bourrat. Voici ce qu'écrivait M. Pelletan :

« Avec le rachat, le dividende est assuré jusqu'à la fin de la concession, puisqu'il est compris dans l'annuité de rachat, ce n'est plus un dividende : c'est de la rente. »

Ce n'étaient pas seulement, messieurs, des déclarations de rapporteurs ou d'hommes politiques désireux, en rassurant des intérêts menacés, de faire triompher leur opinion. A la tribune du Sénat, l'honorable M. Caillaux, ministre des Finances, déclarait qu'il était tout à fait exact qu'en faisant le rachat, on allait consolider les dividendes des actionnaires et assumer une charge qui se prolongerait jusqu'en 1956.

Nous sommes, messieurs, au lendemain du vote du rachat. Vous êtes appelés aujourd'hui à en régler le prix et qu'est-ce qu'on vous demande? De donner pour prélude à ce règlement et pour caractéristique à cette large politique de rachat que M. Jaurès s'enorgueillit de défendre, un acte de confiscation. (*Exclamations à l'extrême gauche. — Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. Arthur Groussier. — Je demande la parole.

M. Maurice Allard. — Alors, réclamer une dette, c'est un acte de confiscation?

M. Jaurès. — Très bien !

M. le ministre des Travaux publics. — Et sur qui, messieurs?... M. Jaurès s'est beaucoup réjoui tout à l'heure parce qu'il y a huit jours j'avais parlé des modestes épargnants qui ont été porter leur argent aux caisses des Compagnies de chemins de fer, et il a parlé du miracle des petits porteurs.

Eh! oui, le miracle des bas de laine qui contribuent pour une si large part à donner à la France sa puissance financière! (*Applaudissements à gauche et au centre.*) Ces petits porteurs, est-ce que je les invente? est-ce que je les fais surgir pour les besoins de ma cause? Messieurs, reportez-vous aux statistiques.

Entre quelles mains sont aujourd'hui réparties les actions de la Compagnie de l'Ouest? Sur un total de 300.000 actions, 204.200 appartements à 27.600 porteurs — il ne s'agit que des porteurs qui ont moins de 10 actions — dont chacun a ainsi une moyenne de 7 actions.

Ce n'est pas vrai seulement pour la Compagnie de l'Ouest et vous entendez bien, messieurs, que l'acte qu'on vous propose aurait immédiatement sa répercussion sur le sort et sur les intérêts de tous les petits porteurs qui détiennent des actions des Compagnies, quelles qu'elles soient. On le dit, d'ailleurs, on ne s'en

cache pas, c'est pour préparer le rachat de demain qu'on vous invite à traiter de cette façon les actionnaires d'aujourd'hui. Eh bien! La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée...

M. Bedouce. — Ce n'est pas la même chose. Cette Compagnie ne nous doit rien.

M. le ministre des Travaux publics. — Mon cher collègue, vous ne me comprenez pas.

M. Bedouce. — Nous vous comprenons trop.

M. le ministre des Travaux publics. — Tant mieux si vous me comprenez trop! je n'ai rien à cacher, au contraire. Je veux établir devant la Chambre — et je crois que la démonstration est faite — qu'une énorme partie des actions des Compagnies de chemins de fer est entre les mains de petits porteurs... (*Rires ironiques à l'extrême gauche.*)

Mais oui! Vous avez beau rire, vos rires ne prouvent rien contre les faits. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Jules-Armand Razimbaud. — Les obligations et actions de chemins de fer constituent, avec la Rente, le plus clair du patrimoine des mineurs et du patrimoine dotal.

M. le ministre des Travaux publics. — Aux paysans, aux petits rentiers, à ceux qui, craignant d'aventurer leurs modestes égargnes, ont acheté les actions des Compagnies de chemins de fer, parce que vous aviez marqué sur elles l'estampille de l'État et parce que vous aviez

déclaré qu'elles étaient garanties, à ceux-là, contre vos engagements formels, vous nous proposez aujourd'hui de reprendre ce que vous aviez promis de leur assurer pour jamais. Si ce n'est pas là une confiscation, qu'est-ce que vous appelez une confiscation? (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Je ne comprendrais pas, quant à moi, que le Gouvernement engageât sa responsabilité dans la discussion d'une convention sur les clauses de laquelle nous serions en contradiction, et dont telle ou telle disposition pourrait être débattue. Mais il n'est point question de cela. La convention que nous apportons liquide le passé définitivement et dégage l'avenir des risques que j'ai chiffrés.

Pour la repousser, vous n'avez qu'une raison que vous n'avez, d'ailleurs, pas dissimulée : vous entendez reprendre sur les petits porteurs, sur les actionnaires de tout ordre, en dépit de vos promesses et de vos engagements formels, une partie de votre créance.

Eh bien! cette politique-là, messieurs, le Gouvernement manquerait au plus élémentaire de ses devoirs s'il ne déclarait pas tout net à cette tribune qu'il ne s'y associera jamais (*applaudissements*) et qu'il engage sa responsabilité tout entière dans le vote d'une convention dont, après les débats qui se sont prolongés devant vous, le rejet ne peut avoir d'autre sens que la

menace la plus directe contre les intérêts de tous les petits actionnaires des Compagnies de chemins de fer. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

LA SITUATION DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

MM. Camille Pelletan et Maurice Berteaux développèrent, à la séance de la Chambre du 5 avril 1910, une interpellation relative à la situation du personnel des chemins de fer. M. Berteaux insista plus particulièrement sur les difficultés qui lui semblaient résulter pour le personnel, du passage de l'ancienne Compagnie de l'Ouest à la nouvelle administration de l'Etat. M. Millerand répondit en ces termes :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* — Messieurs, je veux que ma première parole soit pour m'associer à l'hommage mérité que plusieurs des orateurs qui se sont fait entendre ont rendu à l'esprit de dévouement et de discipline du personnel des chemins de fer pris dans son ensemble. C'est parce que les qualités de ce personnel le rendent particulièrement digne de la sollicitude du Gouvernement et du Parlement républicains que j'ai accueilli avec empressement la demande, que plusieurs de nos collègues m'avaient adressée, de porter à la tribune, sous forme d'interpellation,

des explications et des précisions nécessaires pour dissiper quelques inquiétudes, en mettant une fois de plus en pleine lumière la vérité et, s'il en était besoin, pour détourner ce personnel dévoué et discipliné de certaines excitations dont il serait la première victime.

Le Parlement, le Gouvernement républicains ont fait des promesses au personnel des chemins de fer ; il faut le dire bien haut, ces promesses n'ont pas été viande creuse ; elles ont été tenues ; en outre, la législation des chemins de fer s'est enrichie, depuis un certain nombre d'années, de lois qui constituent pour le personnel des chemins de fer, au point de vue matériel comme au point de vue moral, d'incontestables améliorations.

On rappelait avec raison tout à l'heure la grande loi sur les retraites du 21 juillet 1909. Dans un instant, ou demain; je soutiendrai devant le Sénat le vote, dans la loi de finances, de l'article que vous avez adopté, pour étendre en principe au personnel des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, en un mot à tout le personnel des chemins de fer, sans la moindre distinction, le bénéfice d'une législation spéciale, étant entendu que, comme il a été décidé dans la loi des retraites, en aucun cas et à quelque Compagnie qu'il appartînt, le personnel ne serait traité moins favorablement que les travailleurs de l'industrie. Vis-à-vis des

grandes Compagnies, le ministre des Travaux publics n'a pas toujours le droit — il s'en faut de tout — de procéder par injonctions. Il le peut en certains cas, notamment en matière de réglementation du travail, lorsque la sécurité des travailleurs est en jeu. A l'heure actuelle, les Syndicats et les Associations professionnelles d'employés et ouvriers de chemins de fer sont, comme les grandes Compagnies, saisis de projets d'arrêté; je les leur ai adressés, afin de provoquer les observations des parties intéressées. Le jour où ces projets d'arrêté seront mis en application, ils amélioreront, dans des conditions importantes, les dispositions des arrêtés antérieurs pris par mes prédécesseurs et amis, MM. Pierre Baudin et Barthou. Mais, au point de vue des salaires et de l'organisation du travail, lorsqu'elle n'intéresse pas directement la sécurité des travailleurs, si le ministre des Travaux publics ne peut s'adresser aux compagnies d'une façon impérative, il a du moins la possibilité d'entrer toujours en conversation avec elles, d'attirer leur attention sur la nécessité de prendre telle ou telle mesure, et, à aucun moment, le ministre qui est à la tribune n'a négligé d'intervenir auprès d'elles en faveur du personnel des chemins de fer.

Tout à l'heure, le premier interpellateur, notre honorable collègue M. Bussat, rappelait qu'il avait signalé à la tribune que certains

chauffeurs de la Compagnie du Midi avaient touché des salaires mensuels inférieurs à 90 fr. Ce fait m'avait frappé ; j'ai fait venir dans mon cabinet l'honorable directeur de la Compagnie du Midi ; on a constaté que le salaire des chauffeurs de la Compagnie du Midi était, en moyenne, égal à celui des chauffeurs du réseau de l'État et de la Compagnie de l'Orléans, qui sont des réseaux limitrophes, mais j'ai obtenu de la Compagnie du Midi que le salaire minimum des chauffeurs de quatrième classe qui était, non compris les primes, de 80 francs et qui pouvait, même avec les primes, être inférieur, pendant certains mois, à 90 francs, ne descendît jamais au-dessous de 120 francs par mois, quelle que fût la situation des intéressés.

Je le répète, c'est par ce procédé que le ministre des Travaux publics a pu agir, et qu'il continuera à agir sur les grandes Compagnies. Mais il dispose d'un autre moyen, qui n'est peut-être pas le moins efficace ; je veux parler de l'exemple qu'il peut donner sur le réseau même qui est soumis directement à son contrôle, le réseau de l'Etat. (*Très bien ! très bien !*) Il est certain, je l'ai dit à maintes reprises, et j'ai, quant à moi, toujours essayé sur ce point comme sur les autres de mettre mes actes en conformité avec mes paroles, que lorsque l'État demande aux patrons, et notamment aux grandes Compagnies, de se montrer humains vis-à-vis de

leurs employés, de leur faire des conditions de travail acceptables, le premier devoir de l'État est de prêcher d'exemple. (*Très bien, très bien à l'extrême gauche.*) Il faut que, sur son réseau même, l'État applique progressivement toutes les modifications qu'il juge utiles et nécessaires pour améliorer la situation du personnel.

Ce devoir, l'avons-nous rempli ?

Les améliorations que vous avez apportées à la situation du personnel du réseau de l'État se traduisent par des chiffres assez éloquents par eux-mêmes pour se passer de commentaires.

Vous avez mis en application, depuis le 1[er] novembre 1909, une échelle de traitements ; vous avez, en même temps, accordé des indemnités de résidence, des primes de gestion et étendu aux agents de l'ancien réseau de l'Ouest les règles appliquées dans les administrations de l'État pour les congés et pour les maladies ; vous avez ainsi consacré à l'amélioration des traitements du personnel pour la fin de 1909, une somme qui n'a pas été inférieure à 2.735.000 francs.

J'emprunte ce chiffre au tableau synoptique dressé par M. Aimond, et qui a paru dans le rapport de l'honorable sénateur.

Et pour l'année actuelle, quelle somme avez-vous consacrée à l'amélioration du personnel de l'État ? 8.558.100 fr., et, ainsi qu'on le rappelait tout à l'heure, près de la moitié, 4 millions,

ont été consacrés exclusivement aux indemnités de résidence, 1.800.000 francs aux primes de gestion, 1.500 000 francs à la mise en application de la nouvelle échelle de traitements.

On dit : mais, cependant, il se produit beaucoup de plaintes individuelles. C'est vrai ; comment les expliquer? Les orateurs mêmes qui les ont indiquées en ont, en même temps, fourni l'explication : c'est que, sur un grand réseau comme l'actuel réseau de l'Etat, la transition ne se fait pas sans que les agents, hier soumis à un certain régime et aujourd'hui soumis à un régime différent, quelles que soient d'ailleurs les assurances qu'on leur prodigue et quels que soient les hommes qui les leur donnent, ne sont pas sans éprouver une certaine méfiance, méfiance qui, vous allez le voir, a été, dans plus d'une circonstance, démontrée absolument injustifiée.

Ces heurts, ces difficultés dans l'application, pour passer de l'ancien au nouveau régime, ont tenu pour une part aux conditions mêmes dans lesquelles, sans la faute de personne, ont été votés les crédits nouveaux.

On vient de rappeler que vous avez tenu, d'accord avec le Gouvernement, à inaugurer les améliorations le 1er novembre 1909. Mais le vote de ces améliorations n'a pu intervenir qu'à la fin de décembre. L'administration des chemins de fer de l'Etat n'a pu, par conséquent, les

mettre en application qu'au mois de janvier; elle n'a pu fixer les indemnités de résidence, qui font fonctions de traitements, qu'après avoir fixé ces traitements, c'est-à-dire au commencement de mars, et il en est résulté en effet, comme on l'a très justement constaté, une sorte de flottement certainement regrettable qu'on ne peut en toute justice imputer à qui que ce soit.

A plusieurs reprises, on a paru rendre responsables certains chefs, restés au service de l'Etat après avoir été au service de l'Ouest, de l'état d'esprit animant certaines catégories du personnel. Je n'ai, quant à moi, aucune précision me permettant de constater ces fautes, mais je n'ai pas besoin de dire que si elles venaient à m'être révélées elles seraient immédiatement châtiées comme elles le méritent. La direction des chemins de fer de l'Etat, le ministre des Travaux publics, ont le plus grand intérêt à ce que des intentions dont personne ne doute, qui se traduisent, grâce à votre concours, par des réalités comme celles que je viens de rappeler, ne soient, à aucun moment, dénaturées.

Qu'est-ce donc que l'on a pu reprocher à ces mesures? On a porté à la tribune du Sénat des accusations extrêmement vives, empruntées, d'ailleurs, à un écrit dû à une catégorie d'agents, qui n'allait à rien moins qu'à présenter la direction du réseau d'Etat comme ayant d'abord augmenté les traitements du haut personnel sans

avoir même songé à améliorer le sort du petit.

J'ai protesté immédiatement, comme il convenait, à la tribune du Sénat. La vérité c'est que, au contraire — on l'indiquait avec raison à l'instant — le haut personnel de la direction des chemins de fer de l'Etat est le seul — et rien n'est plus juste — qui n'ait pas profité de cette règle, que nous avons posée comme un axiome, qu'aucune situation ne pouvait être diminuée à l'Ouest du fait du transfert à l'Etat.

Des situations existantes à l'Ouest ont été diminuées : celles du haut personnel. Les situations, pour les hauts fonctionnaires du réseau de l'Etat, sont notablement inférieures à celles des hauts fonctionnaires de l'Ouest. Je répète que rien n'est plus juste. Mais quant au petit personnel, j'ai dit et répété, le directeur du réseau de l'Etat a dit et répété qu'en aucun cas, aucun agent, quelle que fût sa situation, ne saurait être lésé par le transfert de l'Ouest à l'Etat. Et, comme il s'était produit, à cause des circonstances mêmes que j'ai indiquées, un certain flottement, comme les agents auraient pu croire que certains d'entre eux n'auraient pas immédiatement une situation au moins équivalente à celle qui leur était faite sous l'ancien régime, nous avons pris une décision, en vertu de laquelle tous les agents ont au moins droit, par mois, au même traitement qu'ils ont touché l'année précédente. De telle sorte que si, par une

circonstance quelconque, ils se trouvaient toucher à la fin d'un mois une somme moindre que celle qu'ils avaient touchée l'année précédente, le complément devait leur être immédiatement payé.

M. Lagasse. — Je vais écrire cela à un protestataire qui m'a écrit le contraire.

M. le ministre des Travaux publics. — Non seulement on vous a écrit le contraire de la vérité, mon cher collègue, mais je tiens à citer un fait à la Chambre pour qu'elle n'attache pas trop d'importance à des plaintes que je comprends, mais qu'il faut vérifier avant de leur accorder toute la valeur qu'on paraît parfois leur prêter.

Voici ce qui s'est passé samedi dernier. Des mécaniciens et chauffeurs, qui venaient de toucher leur mois de mars, se sont rendus d'abord à la direction, puis au cabinet du ministre, et ont protesté véhémentement contre le fait que les dispositions que je viens de vous rappeler n'auraient pas été appliquées, et qu'ils n'auraient pas touché, comme on le leur aurait promis, exactement au moins ce qu'ils avaient touché à la même date de l'année précédente.

Or, on a mis sous les yeux de chacun des réclamants leurs feuilles de paye et ils ont tous été obligés de reconnaître qu'ils s'étaient trompés, qu'ils avaient reçu tout ce à quoi ils avaient droit, et que, par conséquent, leur réclamation n'était pas fondée.

M. Allemane. — Voulez-vous, monsieur le Ministre, me permettre une observation?

M. le ministre des Travaux publics. — Très volontiers.

M. Allemane. — Lorsque ces hommes sont allés trouver l'ingénieur, pourquoi celui-ci ne s'est-il pas donné la peine de leur expliquer simplement que leur réclamation était insérée dans un compte à côté, au lieu de leur répondre, comme il l'a fait : « Il n'y a pas d'argent. »

Il était bien simple d'éclairer ces braves gens et les incidents qui se sont produits n'auraient pas eu lieu.

M. Albert Willm. — Cela confirme nos paroles de tout à l'heure.

M. Allemane. — Je suis bon témoin dans cette affaire.

M. Maurice Berteaux. — Permettez-moi, monsieur le Ministre, une précision à cet égard. Ce matin, je présentais à M. le Directeur des chemins de fer de l'État, parmi d'autres délégations, une délégation de la Fédération des chauffeurs et mécaniciens du réseau des chemins de fer de l'Ouest-État.

M. Beaugey a rappelé l'incident auquel vous venez de faire allusion.

Il a fait observer que les réclamations produites samedi dernier n'étaient pas fondées. Les membres de la délégation l'ont reconnu ; mais, en même temps, ils ont fait remarquer à M. Beau-

gey qu'ils n'auraient pas réclamé si leurs chefs de service leur avaient fourni, sur leurs réclamations, la preuve qui leur a été donnée plus tard.

M. Allemane. — Très bien.

M. Maurice Berteaux. — Ils ont apporté, en même temps, à M. Beaugey, une liste de douze ou treize chauffeurs faisant fonction de mécaniciens au dépôt des Batignolles, qui n'auraient pas touché les sommes qui leur étaient garanties. M. le Directeur des chemins de fer de l'État les a renvoyés à leurs chefs de service pour faire procéder aux vérifications nécessaires. Mais il ne faudrait pas que ces chefs de service se bornent à une réponse vague et imprécise, comme la première fois qu'ils se sont présentés devant eux. Il importe que toutes les explications et toutes les précisions nécessaires soient fournies aux intéressés ou à leurs représentants.

Le plus fâcheux, dans cette question, est que l'esprit dont nous sommes tous animés depuis le début, dont vous êtes animé vous-même, monsieur le Ministre, dont M. le Directeur des chemins de fer de l'État est animé aussi, ne règne pas dans tout le personnel dirigeant aux divers échelons de la hiérarchie. (*Applaudissements.*) Il est vraiment malheureux, je le dis bien haut, de nous être donné tant de peine, depuis un an et demi, d'avoir fait tant d'efforts

pour que soient appliquées avec générosité les règles que nous avons posées, et de voir, au contraire, que certains se plaisent à entretenir dans le personnel un état d'inquiétude et de méfiance. Si les choses devaient continuer ainsi, nous pourrions nous épargner un inutile labeur.

C'est de ce côté, monsieur le Ministre, que je voudrais voir s'exercer votre bienfaisante initiative. Je voudrais que l'esprit qui nous anime tous inspire aussi tous vos subordonnés, du haut en bas de l'échelle, et que, si parfois, certains chefs voulaient le méconnaître, des mesures sévères soient prises à leur égard. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Nous sommes tout à fait d'accord et les explications qui s'échangent en ce moment contribueront, je l'espère à faire comprendre au personnel les intentions réelles de la Direction de l'État, comme celles du Parlement et du Gouvernement ; mais il est tout de même important de faire ressortir qu'en fait vos intentions, nos intentions, ont été obéies, qu'en fait le petit personnel a reçu les améliorations que nous avions voulu lui assurer, et laissez-moi ajouter que j'ai été quelque peu surpris et ému tout à l'heure en entendant l'honorable M. Willm affirmer, à cette tribune, que des auxiliaires, depuis plusieurs années au service du chemin

de fer de l'État, auraient été brusquement renvoyés. Ce serait contraire, je ne dis pas seulement à toutes mes instructions, mais à toutes celles de la Direction des chemins de fer l'État.

J'ai consulté aussitôt M. le Directeur du réseau de l'État ; il m'a affirmé que la bonne foi de l'honorable M. Willm a été surprise, qu'il n'y a point eu de congédiement et, s'il y en avait eu, l'erreur serait, je le déclare, immédiatement réparée. Aucun auxiliaire n'a été congédié, parce qu'au contraire la pratique du chemin de fer de l'État, comme celle de l'administration des Postes, est d'incorporer au personnel, soit en les commissionnant, soit en les classant, soit en les attachant définitivement à l'administration sous une autre forme, les ouvriers auxiliaires de tous ordres qui depuis plusieurs années y travaillent.

Donc, ce que je demande à la Chambre c'est de bien être convaincue que, dans la réalité, les crédits qu'elle a votés ont été utilisés conformément au but qu'elle poursuivait, que les intentions qu'elle a affirmées ont été réalisées et le seront.

Je dis « et le seront ». C'est que, pas plus, en effet, que les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, je n'estime que nous ayons rempli vis-à-vis du personnel du chemin de fer de l'État tout notre devoir. Nous devons 'persévérer dans la voie où nous nous sommes engagés, nous

devons continuer à améliorer, au point de vue matériel comme au point de vue social, la situation de ce personnel si digne d'intérêt. Laissez-moi vous rappeler qu'il y a dix ans, lorsque j'ai pris en mains la direction des Postes et des Télégraphes, j'ai trouvé un personnel qui, à Paris, n'avait pas 5 francs par jour, comme dans les services municipaux. J'ai estimé alors qu'il convenait d'amener progressivement ce personnel à ce traitement minimum et j'ai pris des mesures qui ont été depuis lors suivies par mes successeurs et qui ont abouti au résultat désiré.

Ce que nous avons fait pour les postes, j'estime que nous devons le fairepour les chemins de fer de l'État. Je l'estime sans me dissimuler en aucune manière, et vous ne devez pas vous le dissimuler plus que moi, que la mesure que nous prendrons à Paris aura sa répercussion immédiate, non seulement autour de Paris, mais sur l'ensemble du réseau.

Je le dis parce que j'estime que la dernière faute à commettre serait de payer le personnel d'illusions et de promesses mensongères. (*Applaudissements à gauche.*) Il faut le mettre en face de la vérité. La vérité est que le Parlement et le Gouvernement ont fait déjà beaucoup pour lui, qu'ils ne se croient pas quittes par ce qu'ils ont fait, qu'ils ont la volonté de poursuivre dans le même sens, que notre volonté d'améliorer leur sort n'est nullement arrêtée. Ils

peuvent donc avoir en nous une pleine confiance, justifiée, je le répète, par ce que vous avez déjà fait pour eux.

Et c'est sur cette déclaration qui n'est pas, vous le savez bien, une vaine promesse, et qui sera dans la législature prochaine sanctionnée par l'accord entre la Commission du budget et le Gouvernement, comme elle l'a été dans le passé, que je veux quitter la tribune en adressant au personnel des chemins de fer de l'État comme de toutes les Compagnies ce conseil d'un ami dévoué qui ne les a jamais flattés, mais qui a toujours essayé de les servir utilement.

On a fait déjà pour eux beaucoup, on continuera à marcher dans la voie où nous nous sommes engagés, on continuera à améliorer, au point de vue moral et au point de vue matériel, une situation digne de sollicitude ; mais à cette sollicitude qui s'est traduite et qui se traduira par des actes, nous avons le droit de compter que, dans l'avenir comme dans le passé, le personnel répondra par la même discipline et le même dévouement dont je le félicitais au début de ces observations. (*Applaudissements.*)

BANQUET DES SOUS-AGENTS DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES

Le 6 novembre 1909, M. Millerand présidait le banquet organisé par l'Association Générale des Sous-Agents des Postes et Télégraphes. Devant ce personnel à la tête duquel il s'était déjà trouvé dix ans plus tôt, le ministre exposait les principes de l'action qu'il était résolu à poursuivre tant pour le bien des sous-agents que pour celui du public.

Mesdames, Messieurs,
Mes chers Collaborateurs,

Ce n'est pas sans une réelle émotion que je me retrouve ce soir au milieu des membres de l'Association Générale des Sous-Agents des Postes et Télégraphes. On évoquait tout à l'heure la date du 17 mars 1901, de la soirée où, votre camarade Courbon que j'aperçois devant moi, en votre nom, me souhaitait la bienvenue, et où, avec mon collaborateur et ami Mougeot, je vous adressais les conseils d'un ami sincère et dévoué. Je vous retrouve en 1909 tels que que je vous ai connus alors, fidèles aux idées d'union, de disci-

pline, de légalité, de raison, confiants dans vos chefs qui ont confiance en vous, et la manière même dont vous avez formulé les revendications auxquelles vous tenez légitimement est la preuve la plus forte et la plus éclatante qu'on peut compter sur votre sagesse, sur votre sang-froid, sur votre attachement à vos devoirs professionnels et à la République, pour ne jamais demander que, comme il convient, ce qui vous paraît raisonnable et juste. (*Applaudissements*)

Comment, en effet, n'auriez-vous pas confiance dans l'avenir quand vous jetez les regards autour de vous, quand vous voyez en si grand nombre les membres du Parlement qui vous ont donné déjà tant de preuves de l'intérêt qu'il vous portent, accourus à votre appel pour témoigner par leur présence que l'amélioration du petit personnel est pour eux une constante préoccupation? (*Applaudissements.*)

Comment n'auriez-vous pas confiance, vous, en particulier, sous-agents des postes et télégraphes, quand vous voyez à côté du ministre, et M. Couyba, votre rapporteur au Sénat, et M. Charles Dumont, votre rapporteur à la Chambre, qui ont déjà donné tant de preuves du dévouement éclairé qu'ils portent au personnel postal comme à l'amélioration des services de notre grande administration ? (*Applaudissements.*)

Comment n'auriez-vous pas confiance quand,

jetant les regards derrière vous sur un passé tout récent, vous pouvez, chaque année, mesurer par des améliorations sensibles la preuve de l'intérêt que la République porte au petit personnel. (*Applaudissements.*)

Est-ce à dire que tout soit fait et qu'il ne reste plus rien à accomplir? En aucune manière ; mais, vous l'avez dit vous-même, mon cher secrétaire général, dans une formule que je retiens parce qu'elle doit être la règle de votre action : pour que vos revendications réussissent, il faut avoir pour approbateur, je dirai pour complice, le public qui vous regarde et qui vous juge. (*Applaudissements.*)

Il est tout ce qu'il y a de mieux disposé pour vous, il vous connaît, il sait votre dévouement, il sait les services que vous lui rendez, il accueille avec satisfaction les améliorations légitimes que le Parlement vous accorde chaque année, mais en même temps il ne comprendrait pas que pour faire prévaloir ces revendications, vous adoptiez jamais une autre attitude que celle que tout à l'heure on a si bien définie et que vous attendiez d'autre chose que de la bonne volonté non douteuse des représentants du pays, les améliorations que vous désirez. (*Applaudissements.*)

Ces améliorations, voulez-vous me permettre, en quelques mots, de les examiner?

Vous en avez énuméré certaines avec une précision qui commande qu'après vous j'en dise au

moins un mot. Il est quelques-unes d'entre elles, la plupart, pour la réalisation desquelles la collaboration de mon collègue, M. le ministre des Finances, est un élément indispensable. Ce n'est pas du ministre des Finances d'aujourd'hui, pas plus d'ailleurs que de ses prédécesseurs, mais je puis dire surtout du ministre des Finances actuel, qu'on peut un instant suspecter la bonne volonté à votre égard. Il porte un nom qui oblige (*applaudissements*) et qui a laissé parmi vous des souvenirs trop profonds et trop sympathiques pour que vous doutiez un instant de la bonne volonté avec laquelle le fils accueillera, comme le fit jadis le père quand il était à votre tête, toutes les améliorations possibles en faveur du personnel des postes. (*Applaudissements.*)

Il n'en est pas moins vrai que, plus que personne, le ministre des Finances doit compter avec les possibilités, et c'est pourquoi il a, à l'une des revendications que vous indiquiez tout à l'heure, à celle que vous me permettrez de désigner par le nom technique qu'on a coutume de lui donner : la question des militaires d'avant, — il a opposé une résistance jusqu'ici invincible, parce que, vous le disiez vous-même, c'est là une question qui n'intéresse pas seulement le personnel de notre administration, mais que, touchant celui de toutes les administrations publiques, elle aurait, au point de vue financier, une répercussion devant l'étendue de

laquelle tous les ministres des finances ont jusqu'ici reculé.

Il est une autre question qui, celle-là, a commencé d'être réalisée, je veux parler de la question des primes d'ancienneté hors tour. Vous avez rappelé qu'au budget de 1909, une somme de 150.000 francs a été inscrite, et qu'une somme égale est portée au budget de 1910. Je puis vous donner l'assurance et je le fais bien volontiers, que je n'oublierai pas, le moment venu, quel intérêt s'attache à ce que l'amélioration en partie réalisée par ces deux allocations, soit poursuivie, je suis bien sûr de trouver dans mes collègues du Parlement que je vois autour de moi, des auxiliaires tout prêts à m'aider dans cette œuvre de justice. (*Applaudissements.*)

Vous avez touché, mon cher secrétaire général, une autre question qui, celle-là, est beaucoup plus politique que financière, je veux parler du décret-loi de 1852. Il est assez piquant, à une époque où l'on parle beaucoup de décentralisation, d'entendre les intéressés réclamer qu'on enlève la nomination d'un certain nombre de fonctionnaires, — je vais vous en dire le nombre dans un instant, — aux préfets, aux fonctionnaires départementaux, pour la rendre au pouvoir central. Laissez-moi vous dire seulement que si c'est une question qui mérite à coup sûr d'être étudiée, elle présente au premier abord des difficultés devant lesquelles vous-

même, peut-être, vous reculeriez. Ce serait, je crois, un singulier cadeau à faire à mon excellent collaborateur et ami Bizet que de lui donner à étudier et à préparer en surplus la nomination de 30.000 facteurs (*rires*) et je vois d'avance la figure de mes amis de la Commission du budget quand je me présenterais devant eux pour leur demander l'augmentation de l'administration centrale afin de pourvoir à l'étude des 30.000 dossiers rappelés des départements à Paris ! C'est donc là une question que je n'écarte pas du tout par la question préalable, mais qui, vous l'avouerez bien, présente assez de difficultés pour que je ne l'inscrive pas tout à fait au premier rang. (*Rires.*)

Il y en a d'autres et auxquelles fort heureusement je peux donner dès maintenant une réponse qui, je l'espère, vous sera plus agréable, parce qu'elle se rapproche plus de vos désirs, c'est d'abord la question des bons à demi-tarif. Eh bien, je reconnais très volontiers que la revendication que vous formulez : la demande que les receveurs puissent, dans des cas urgents, disposer de bons à demi-tarif qu'ils donnent immédiatement à des agents ou des sous-agents de leur personnel appelés auprès de leurs parents malades, ou par un cas urgent, loin de leur résidence, est une question que j'entends mettre tout de suite à l'étude avec le désir de lui donner à bref délai une solution favorable. (*Applaudissements.*)

Je ne puis mieux faire qu'en vous annonçant que j'engage immédiatement des négociations avec les compagnies de chemins de fer, pour pouvoir, au point de vue pratique, réaliser cette réforme.

Vous avez parlé des étrennes, mon cher Président. C'est une question qui, de tout temps et très justement, a passionné les sous-agents. Eh! bien, j'ai donné par avance à la demande que vous formuliez, une réponse qui, je l'espère, vous satisfera. Vous avez trouvé, ou vous trouverez, dans le dernier numéro du bulletin qui a paru hier ou paraît aujourd'hui, la décision par laquelle j'invite tous les chefs de service à vouloir bien, en ce qui touche les étrennes, se conformer purement et simplement aux usages et aux coutumes établis de longue date et qui, dans une pareille matière, doivent faire loi. Tant, en effet, que l'on conservera les étrennes, — et je n'ai pas encore aperçu le ministre hardi, le sous-secrétaire d'Etat audacieux, qui portera la main sur les étrennes et qui trouvera moyen de les remplacer en donnant satisfaction aux sous-agents, — le mieux sera de s'en rapporter à vous-même, aux règles qu'entre vous vous avez établies et de ne pas prétendre se substituer à vous pour distribuer de la manière que vous-même avez jugée équitable, les étrennes qui vous sont données. Par conséquent, en ce qui touche cette question, c'est vous qui êtes et qui

resterez les maîtres, tant qu'il y aura des étrennes.

Il y a une dernière question que vous avez abordée. Vous m'avez demandé de nommer une commission. Les commissions, on peut en dire ce qu'Esope disait de la langue, qu'elles sont, ou la meilleure ou la pire des choses. Il est arrivé rarement peut-être, mais enfin il est arrivé, quand une question paraissait difficile et qu'on éprouvait le désir d'éluder des responsabilités difficiles, qu'on nommât une commission pour étudier la question. (*Rires.*) La commission était nommée, et la question n'était pas toujours résolue. (*Nouveaux rires.*)

Mais de votre proposition, je ne veux retenir que l'idée même qui l'a inspirée, et qui me va au cœur parce que c'est une idée, vous le savez, à laquelle je suis de longtemps tout entier acquis. Pourquoi avez-vous demandé une commission pour étudier les questions qui vous touchent? Parce que vous pensez que pour préparer les réformes qui intéressent le personnel et le service la collaboration du personnel est indispensable.

C'est tout à fait mon avis. (*Applaudissements.*) Je suis convaincu, je n'ai pas perdu une occasion de le dire et de le répéter, que dans une grande administration comme la nôtre, la collaboration du personnel à tous les degrés est absolument indispensable (*applaudissements*), que

c'est pour les chefs un élément de succès des réformes qu'ils étudient, comme un élément de force au point de vue même de l'administration et des rapports entre les chefs et le personnel. (*Applaudissements.*)

Sous quelle forme assurer cette collaboration du personnel ? En 1901, quand je vous ai vus pour la première fois, au moment où votre association venait de se former, ah ! la collaboration du personnel se faisait sous la forme la plus simple, la plus naturelle, la plus aisée. Trois grandes associations à la naissance desquelles vous avez bien voulu rappeler que je n'étais pas demeuré étranger englobaient, on peut le dire, à peu près l'ensemble des trois grandes catégories du personnel : le Syndicat des ouvriers, l'Association des agents, l'Association des sous-agents ; à ce moment-là, le fait et le droit étaient en complet accord. Il faut bien reconnaître qu'en 1909 il n'en est plus de même : d'abord, le droit et le fait sont en ce moment dans une singulière désharmonie. Je suis à la tête d'une administration dans laquelle se présente ce spectacle paradoxal que je ne suis pas fâché de signaler publiquement à mes amis républicains du Parlement, il y a dans l'administration des postes, trois syndicats : un syndicat légal, c'est le syndicat des ouvriers ; un autre, que je n'ai pas besoin de désigner plus clairement, qui est illégal et toléré, et puis un troisième, c'est le

syndicat des agents, qui est illégal et poursuivi. (*Rires.*) Eh! bien, tout le monde reconnaîtra que c'est là une situation qui ne peut pas se prolonger. Le gouvernement en a eu le sentiment profond, et, dans sa déclaration même, il a souligné la nécessité urgente qui lui apparaissait, de régler enfin la question des fonctionnaires par le vote de leur statut. (*Applaudissements.*)

Ce jour-là — et je réponds ainsi à une préoccupation bien légitime et bien naturelle chez vous, — ce jour-là, quand on aura fait disparaître au point de vue légal les traces d'un passé qu'il n'y a intérêt pour personne à maintenir, ce jour-là, d'accord, j'en suis sûr, entre le Parlement et le Gouvernement, il sera possible — et tout le monde en sera heureux — de pousser plus loin encore que je n'ai pu le faire, la clémence, l'oubli et l'apaisement. (*Applaudissements.*)

Ces troubles, ces désordres que je viens de signaler, ont eu pour conséquence entre autres, dans l'administration des Postes, cette efflorescence d'associations que je signalais le jour même où je prenais contact à nouveau avec l'administration des Postes ; ce n'était plus 3 associations que je retrouvais, c'en était 30 et plus. (*Rires.*)

Eh ! bien, ces 30 associations sont assurément, quand elles sont constituées légalement, tout à fait qualifiées pour se mettre en rapport comme la vôtre, avec le ministre, avec les chefs

de service, pour leur faire entendre leurs revendications, leurs doléances, et il en sera ainsi pour toutes demain, comme aujourd'hui et comme hier. Seulement, s'il est vrai, comme j'en suis profondément convaincu, que la collaboration du personnel est une condition nécessaire à la bonne marche du service, s'il est utile, s'il est indispensable au ministre et à ses collaborateurs directs, les chefs de service, de connaître la pensée exacte du personnel, de savoir ce qu'il pense et sur les réformes et sur les améliorations projetées, de stimuler et de provoquer au besoin ses initiatives et ses propositions, encore faut-il que nous en ayons le moyen, encore faut-il que le ministre puisse dégager avec certitude la pensée non seulement du personnel en général, mais des diverses catégories du personnel. Comment y arriver ?

Eh ! bien, il m'a paru qu'il n'y avait pas de moyen meilleur et de procédé plus sûr à mettre en pratique, que celui-là même qu'il y a bientôt dix ans, avec un homme dont vous avez tout à l'heure rappelé le nom aux acclamations de cette salle, j'ai préconisé, dans le projet que Waldeck-Rousseau et moi avons déposé sur les règlements amiables des conflits du travail dans l'industrie privée, — le procédé dont, en ce moment même, je poursuis l'application auprès des grandes compagnies de chemin de fer. Et quel est-il donc? Il est bien simple : c'est

d'appeler le personnel lui-même à choisir, à élire ses délégués. Que toutes les catégories du personnel, par département, par région, élisent leurs délégués, et que ces délégués puissent, à des époques réglées et périodiques, venir trouver les chefs de service, le ministre, leur signaler ce qu'ils désirent, faire connaître leur avis sur les améliorations poursuivies dans le service, à tous les points de vue, c'est, il me semble, le procédé à la fois le plus correct et le plus sûr, pour le personnel et pour le ministre lui-même, d'établir entre les chefs et le personnel tout entier, cette collaboration à laquelle je tiens par-dessus tout, non seulement dans votre intérêt, mais dans l'intérêt du public lui-même. (*Vifs applaudissements.*)

Ne croyez pas — et que personne au dehors ne croie — qu'une pareille institution puisse, à aucun degré, diminuer dans le personnel l'esprit de discipline. S'il en devait être ainsi, je serais le premier à l'écarter. J'ai le sentiment profond de mes devoirs, et je sais que, dans une grande administration comme la nôtre, une discipline étroite et rigoureuse est une condition essentielle, indispensable, mais j'entends aussi que cette discipline, tout le monde en comprenne, en sente et en accepte la nécessité. (*Applaudissements.*) Ce n'est pas d'une discipline imposée par la rigueur, subie à contre-cœur, que je veux, quant à moi, dans l'administration que

je dirige, c'est d'une discipline comprise, je le repète, acceptée et consentie par tous, comme une nécessité pour la bonne marche du service dont tous nous sommes, chacun à notre place, les collaborateurs dévoués. (*Applaudissements.*)

C'est cette entente étroite, c'est cette collaboration intime, que la fête de ce soir met en plein relief. C'est pourquoi j'ai été si heureux de me rendre à votre appel. C'est pourquoi je remercie de tout cœur les membres du Parlement qui ont pu, par eux-mêmes, se rendre compte ce soir, quel est l'esprit qui anime ce grand personnel attaché à ses devoirs, profondément républicain, qui attend simplement que chacun de ses membres ait sa part légitime des avantages dus par la République à tous les travailleurs, qu'ils aient pour employeur l'État ou un industriel privé. (*Applaudissements.*)

C'est à l'entente intime, c'est à la collaboration étroite de tous ceux qui, à un titre quelconque, ont l'honneur de faire partie de l'administration des Postes et des Télégraphes, que je veux lever mon verre ; c'est à vous, mes chers collaborateurs, c'est à l'Association générale des sous-agents, c'est à tous les membres de cette grande administration des Postes, des Télégraphes et des Téléphones à la tête de laquelle je suis heureux et fier d'être placé ! (*Vifs applaudissements.*)

ASSOCIATION FRATERNELLE DES EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Au banquet du 22 janvier 1900, le ministre des Travaux publics tint à venir préciser devant les employés des chemins de fer du réseaû de l'Etat, les droits et les devoirs qu'ils ont envers l'Etat, comme ceux que l'Etat doit observer à leur égard.

Mesdames, Messieurs,

MM. Lagarde et Faralicq, en rappelant tout à l'heure par quels liens je suis uni et depuis longtemps à la société organisatrice de cette belle fête, ont d'avance expliqué mon empressement à me rendre à leur aimable invitation. Mais il était, pour venir ici, pour ne pas manquer de m'y trouver quelles que fussent d'ailleurs les difficultés éventuelles et accidentelles qui se dressassent devant moi, une raison plus haute et plus impérieuse encore : elle a été donnée tout à l'heure par mon éminent collaborateur M. Beaugey, dans le discours à la fois si clair, si

loyal et si sincère qu'il vous a fait entendre, lorsqu'il a dit que cette fête nous permettait de parler à l'ensemble du personnel du réseau de l'État.

Je dis « du réseau de l'État » et c'est, qu'en effet, il n'y a plus pour nous ni nouveau ni ancien réseau (*applaudissements*), il n'y a plus qu'un seul réseau dont tous les membres, depuis le directeur jusqu'au plus modeste des agents et des ouvriers, sont les collaborateurs dévoués et entre lesquels nous nous refusons à faire aucune distinction d'origine, ne voyant entre eux que des amis, permettez-moi le mot, des camarades, attelés du même cœur au succès d'une même œuvre. (*Applaudissements.*)

De cette origine, nous n'avons voulu nous rappeler que le jour où, dressant cette échelle de traitements dont on vous a fait connaître il y a un instant l'esprit et les grandes lignes, nous avons tenu à réparer les inégalités qui pouvaient exister entre les agents de la même catégorie, pour faire aux moins favorisés une situation égale à celle de leurs camarades plus favorisés qu'eux. (*Applaudissements.*)

C'est dans cet esprit et dans celui-là seul que nous avons un instant, pour les besoins de la cause, rappelé ces vieilles étiquettes de réseau d'État et de réseau de l'Ouest. Qu'elles soient désormais considérées comme définitivement abolies, et qu'il n'y ait plus entre tous qu'une

même émulation pour faire, chacun à sa place, plus complètement et plus absolument son devoir! (*Applaudissements.*)

L'État a, vis-à-vis de vous, messieurs, le devoir qui incombe à tout employeur vis-à-vis de ses employés. Mais il en a un autre plus étroit encore, c'est de donner l'exemple aux autres employeurs (*applaudissements*), c'est de montrer par lui-même, par la manière dont il traite son personnel, par les règlements qu'il institue, par l'esprit de justice, de bienveillance, de solidarité qui doit inspirer tous ses actes, qu'il n'oublie, à aucun moment, que s'il est un patron, il est en même temps l'État, c'est-à-dire le gouvernement de la République, qui doit compte au pays lui-même de la manière dont il gère son domaine non pas seulement au point de vue matériel, non pas seulement au point de vue du rendement qu'il tire de l'exploitation de ce domaine, mais au point de vue des règlements qu'il applique à son personnel, de telle sorte qu'à tout moment, un représentant du pays et le pays lui-même, jetant les yeux sur le réseau de l'État et sur la façon dont il est administré, n'y puisse jamais trouver que des exemples à offrir aux autres compagnies et aux autres employeurs. (*Applaudissements prolongés.*)

Ce devoir, l'État l'a dès longtemps compris et, dans le banquet qu'on rappelait tout à l'heure de la section P.-L.-M. de l'Association Fraternelle,

j'avais un plaisir particulier à rappeler que le réseau de l'État, à l'heure où je parlais, offrait aux autres grandes compagnies, par l'organisation qu'il avait faite pour son personnel, par ses comités du travail, par la représentation de son personnel dans tous les comités importants, un exemple qu'en ce moment même les grandes compagnies — et je les en remercie, et je les en loue — s'apprêtent à suivre. (*Applaudissements.*)

Ce que l'État a fait au point de vue de l'organisation de son personnel il y a déjà de longues années, ce que nous venons de faire au point de vue de vos traitements, est une œuvre — je le dis en passant comme M. Beaugey et après lui — qui n'est sans doute pas exempte d'erreur, et qui n'est pas une œuvre intangible; elle est sujette à correction et à amélioration. L'État qui vient vis-à-vis de son personnel de donner cet exemple, en doit un autre encore. Je vous remercie, monsieur le Président, d'avoir rappelé tout à l'heure cette question qui me préoccupait depuis longtemps, et bien avant que j'eusse le redoutable honneur d'avoir sous ma direction le département des Travaux publics, je veux parler de la question sur laquelle vous avez eu raison de vous arrêter, de l'attelage automatique des wagons. C'est une question qui est au plus haut point intéressante, non pas seulement — ce qui suffirait — au point de vue de la bonne exploitation, mais à un point de vue plus élevé et plus

intéressant encore, au point de vue de la sécurité du personnel.

Cette question n'est pas perdue de vue. Si nous la perdions de vue, j'aperçois à côté de moi mes excellents collègues et amis du Parlement, qui ne nous permettraient pas de l'oublier. Mon ami M. Lhopiteau m'a promis qu'il en entretiendrait la Chambre dans une prochaine discussion, et je l'en remercie par avance parce que c'est une question sur laquelle (et pour ma part je n'y manquerai pas) il faut fixer l'attention des techniciens et du public jusqu'à ce que nous ayons obtenu la solution que nous devons obtenir et que nous obtiendrons. (*Applaudissements.*)

Hier encore, au Comité de l'Exploitation technique, j'assistais à des expériences du plus haut intérêt, faites sur un appareil qui a précisément pour but d'atteindre le résultat que vous cherchez. Nous donnerons au Comité de l'Exploitation technique un programme précis qui lui permettra de déterminer les conditions communes auxquelles doivent satisfaire tous les appareils qui se proposent de réaliser l'attelage automatique. Nous chercherons, au point de vue technique, si l'appareil amovible permet rapidement d'être employé, même sur un ou plusieurs réseaux, avant qu'il ne soit employé sur tous et internationalement, — ce qui nous mènerait bien loin, — de manière que, je le répète, cette réforme si importante au point de vue de votre

sécurité, soit réalisée dans le plus bref délai possible. (*Applaudissements.*)

Ainsi, et je ne me suis étendu sur cet exemple que pour souligner ma pensée, ainsi l'État comprend et entend remplir, en ce qui le concerne, tout ce qui dépend de lui non seulement pour que le personnel du réseau soit, comme le disait votre directeur, aussi satisfait que possible de son sort, mais en même temps, — car je n'ai jamais séparé et je ne séparerai jamais ces deux choses : la bonne marche du service et l'amélioration du sort du personnel, — pour que le service marche bien. (*Applaudissements.*)

Nous n'aurons un bon service qu'à condition que le personnel chargé de l'accomplir, satisfait de son sort, ayant confiance en ses chefs, apporte à sa tâche non seulement cette application commandée qui ne suffit pas, mais cette bonne volonté, cette flamme, cette ardeur sans laquelle il n'est point de tâche bien accomplie, parce qu'on n'accomplit bien que la tâche qu'on aime. (*Applaudissements.*)

Eh! bien, — et je m'adresse en ce moment, après vous avoir parlé tout à l'heure des devoirs du haut personnel et de l'État, je m'adresse à vous tous, employés et ouvriers, et je vous dis : Vous avez des droits, vous les faites valoir, vous avez raison, et les portes de nos cabinets sont toutes grandes ouvertes, vous le savez, pour entendre vos revendications et pour satis-

faire à celles qui seront justes, — mais si vos directeurs et vos chefs ont des devoirs, si vous avez des droits, vous avez des devoirs aussi, et laissez-moi vous dire que vous, employés et ouvriers du réseau de l'État, vous avez un devoir de plus que ceux qui incombent à vos camarades des autres réseaux. Vos camarades des autres réseaux ont les yeux fixés sur vous parce qu'ils savent, et ils ont raison, que le succès de l'entreprise que nous dirigeons dépend pour une grande part de vous-mêmes. C'est une tâche difficile, ne vous faites pas illusion, que celle que nous entreprenons en ce moment. Il y a, pour la discuter, — j'allais dire pour la discréditer, — bien des méfiances éveillées et bien des intérêts qui veillent. (*Applaudissements.*) Il dépend de nous tous, de vous tous, de dissiper ces méfiances et de faire tomber ces critiques. Comment? C'est en vous appliquant avec un zèle particulier, avec une ardeur spéciale à ce que l'entreprise qui vous est confiée réussisse, car, en travaillant pour elle, ce n'est pas seulement, comme dans les entreprises ordinaires pour le succès même de cette entreprise que vous travaillez, c'est pour le prolétariat des chemins de fer tout entier que vous luttez. (*Applaudissements.*)

Et, s'il m'était possible de faire entre vous une distinction à laquelle je ne pense pas, si j'osais pénétrer dans un domaine qui nous est interdit

et où nous nous refuserons jalousement à jamais d'entrer, si j'osais parler des opinions personnelles de quelques-uns d'entre vous, c'est surtout aux plus ardents, aux plus exaltés, à ceux qui, comme celui qui vous parle, ne séparent pas de leur foi républicaine leur foi socialiste, que je ferais appel. (*Applaudissements.*) Et je leur dirais que s'ils pensent qu'il y a intérêt pour l'État à pouvoir, au fur et à mesure que la nécessité s'en révèle et que l'appropriation par la nation constitue pour elle un bénéfice, peu à peu, dans la mesure du possible et de l'utile, reprendre le domaine national (*applaudissements*), il faut d'abord que la première expérience que nous faisons en ce moment réussisse, qu'elle aboutisse à un résultat tel que tout le monde doive s'incliner devant les résultats acquis. Eh! bien, laissez-moi le dire, ceux, comme M. Beaugey, comme les membres du conseil du réseau, comme les chefs de service, qui sont à la tête du chemin de fer de l'État, ont en eux-mêmes, ils ont par la place même où ils ont l'honneur de servir, sans parler même — ce qui suffirait — de leur esprit de devoir, assez de motifs de tout faire pour que l'entreprise réussisse, pour que je ne doute pas une minute que, comme par le passé ils ne fassent dans l'avenir plus que le possible pour que cette entreprise réussisse.

Mais ce n'est pas seulement à eux que je dois

faire appel. Je suis impuissant, ils sont impuissants comme moi-même, si vous tous, employés et ouvriers, vous ne comprenez pas la grandeur de la tâche qui vous est confiée, si vous tous, employés et ouvriers, ne mettez pas à l'accomplir, avec un plein succès, le même courage, disons le mot, le même enthousiasme dont nous sommes animés. (*Applaudissements.*)

J'ai confiance en vous, ayez confiance en nous. Et, laissez-moi le dire en terminant, si, à un moment donné, devant les difficultés, inséparables d'une telle œuvre, qui se dresseront sous nos pas, quelques-uns de vous pouvaient être tentés d'un découragement ou d'une défaillance, il y a ici, et à côté de vous, des êtres chers en qui j'ai pleine confiance pour vous réconforter, pour vous relever, pour vous donner le courage qui, un instant, vous manquerait, ce sont vos femmes, ce sont celles qui, ici, apportent non seulement la parure et le charme de cette fête (*applaudissements*), mais aussi l'espoir, le courage, la vaillance dont nous avons besoin. (*Applaudissements.*)

C'est à elles, à qui l'Association Fraternelle a si largement et avec tant de raison ouvert ses portes, que je veux, en terminant, lever mon verre, aux épouses, aux mères qui, participant à toutes les fatigues, à tous les devoirs, à toutes les émotions et à toutes les espérances de ceux près desquels elles sont placées, leur donne-

ront la vaillance dont ils ont besoin pour mener à bien, chacun à sa place, la tâche qui lui incombe.

Messieurs, à la Fraternelle, au Réseau de l'État, aux employés et ouvriers du réseau! (*Applaudissements prolongés.*)

LA GRÈVE DES CHEMINS DE FER

La grève des chemins de fer qui avait éclaté dans la première quinzaine d'octobre 1910, donna lieu à un très important débat à la Chambre. Après le président du Conseil, le ministre des Travaux publics montait à la tribune; il y faisait l'historique de la grève, précisait les responsabilités ouvrières, justifiait l'attitude et les efforts du Gouvernement aux applaudissements de l'immense majorité de la Chambre.

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* Dès votre première séance, M. le président du conseil a tenu, comme il lui appartenait, à exposer à la Chambre, au nom du Gouvernement, les raisons de l'attitude que nous avions adoptée dans les récents événements.

Ministre des Travaux publics, directement responsable dans les questions de chemins de fer, j'interviens — nul n'en sera surpris — pour donner à la Chambre et au pays des détails, des précisions, qui ne trouvaient pas leur place dans un exposé général, mais qui sont indispensables pour faire apprécier par tous quelle

a été, je ne dis pas seulement depuis le début de cette crise, mais depuis le jour où il s'est constitué, l'attitude du Gouvernement actuel vis-à-vis des demandes des cheminots. (*Très bien! très bien!*)

Je répondrai par là même à ce reproche que l'incurie, la négligence du Parlement et du Gouvernement seraient sinon une justification, du moins une explication de la grève dernière.

Et d'abord je tiens à écarter d'un mot cette assertion, moins affirmée que murmurée, que l'explosion de la grève aurait été comme une réponse au défi des compagnies refusant une entrevue générale avec le Syndicat national et la Fédération des mécaniciens.

Sans rappeler ici les raisons, indiquées par M. le président du Conseil, qu'ont fait valoir les compagnies, sans même faire observer que, pour qu'une entrevue de ce genre fût pratiquement utile, il était indispensable — ce qui n'existait pas, nous le verrons dans un instant — qu'on se trouvât en présence d'une base ferme de discussion, c'est-à-dire de revendications particulières et précises, je me contente de répondre à cette assertion par le rapprochement de deux dates qui la ruinent : c'est le 25 avril que, pour la première fois, le Syndicat national des chemins de fer et la Fédération des mécaniciens demandaient cette entrevue générale et, plus d'un mois auparavant, dès le 25 mars, le

conseil d'administration du Syndicat national, comme dès le 12 février le groupe syndical de Tergnier, émettait des menaces de grève et faisait appel, dans cette éventualité, au concours des autres corporations.

J'ajoute qu'un tel prétexte eût été, en vérité, bien futile et bien vain, alors que le Syndicat national connaissait mieux que personne à la fois et les intentions du Gouvernement pour l'avenir et ses actes — notamment ceux du ministre des Travaux publics — dans le passé.

Pour l'avenir, lors de l'interpellation qui a eu lieu au Sénat, à propos de la grève des chemins de fer du sud de la France, j'indiquais déjà mes projets. Je m'excuse d'avance auprès de la Chambre si, au cours d'observations que j'essaierai de faire aussi brèves et aussi nettes que possible, je suis appelé à me citer plusieurs fois moi-même, mais c'est, je pense, le meilleur moyen et le moins discutable de prouver la continuité de vues qui, depuis que nous sommes arrivés au pouvoir jusqu'à l'heure actuelle, n'a cessé d'inspirer nos actes.

Donc, à la séance du Sénat du 28 juin 1910, je m'exprimais en ces termes dans une interruption :

« Voulez-vous me permettre sur ce point un simple mot? Je suis bien d'accord avec vous pour considérer que le Gouvernement, surtout un Gouvernement républicain, ne peut pas se

borner à ce rôle de gendarme, qui est pourtant un rôle nécessaire, et c'est précisément pour cela qu'il y a dix ans le ministère Waldeck-Rousseau avait déposé un projet de loi qui avait pour objet de prévenir la grève dans toute l'industrie et, au cas où elle se produirait, d'en assurer le règlement dans le plus bref délai possible. Vos observations prouvent simplement l'urgence qu'il y aurait à voter un projet de loi de ce genre. »

Et, dans la dernière entrevue qu'à la veille de la grève M. le président du Conseil et moi avions dans son cabinet avec les délégués du Syndicat national et de la Fédération des mécaniciens, nous leur donnions l'assurance qu'à ce moment déjà, le ministre des Travaux publics élaborait un projet — qui est prêt — ayant précisément pour but d'adapter à notre législation française les dispositions adoptées au Canada et en Angleterre pour la solution des conflits dans les chemins de fer.

Par conséquent, le syndicat ne pouvait avoir et n'avait aucun doute sur la volonté ferme du Gouvernement de tout faire pour assurer des relations normales et périodiques entre les compagnies et leur personnel. Mais le syndicat avait d'ailleurs un gage plus certain que des promesses à ce point de vue. Il savait que le ministre des Travaux publics était intervenu personnellement auprès des grandes compagnies pour obtenir

d'elles que, suivant l'exemple du réseau de l'Etat, il fût institué sur chaque réseau des délégués élus par le personnel. J'ai obtenu gain de cause.

Et lorsque j'entendais l'honorable M. Castelin, faisant appel à ses souvenirs personnels, parler de l'esprit que jadis il avait rencontré dans les grandes compagnies, il sera, j'imagine, dans sa bonne foi, le premier à reconnaître qu'il y a quelque chose de changé dans la correspondance officielle du ministère avec les compagnies, lorsque l'une d'elles, répondant à mes instances pour obtenir une amélioration au point de vue du repos hebdomaire, — c'est la compagnie du Nord et il s'agit de la question des alternants, — propose au ministre une solution à l'appui de laquelle elle donne — et elle a bien raison — comme argument essentiel l'opinion des délégués élus de son personnel.

Le Gouvernement n'avait donc pas fait seulement à ce point de vue des promesses, il avait fait des actes, il avait obtenu des résultats.

D'un autre côté, le syndicat n'avait aucune illusion — parce que j'avais pris soin de le prévenir directement — sur l'attitude qu'adopterait le Gouvernement, en cas d'interruption des transports.

Au moment de cette grève des chemins de fer du sud de la France, dont j'ai déjà parlé, le syndicat avait protesté auprès de M. le président

du Conseil contre l'envoi de sapeurs du génie pour assurer la marche de quelques trains, et, d'accord avec M. le président du conseil, j'écrivais au Syndicat national, à la date du 15 juin, cette lettre dont j'ai donné lecture *in extenso* dans l'interpellation du Sénat, et dont je vous demande la permission d'extraire simplement ce passage, qui, j'imagine, est assez net :

« Les transports par chemins de fer, disais-je au Syndicat national, ne constituent pas une entreprise commerciale libre, mais un service public (*très bien ! très bien ! sur divers bancs*) dont le fonctionnement régulier importe aux intérêts essentiels de la nation ; le soin d'en assurer, en toute circonstance, le maintien — que la gestion soit effectuée directement par l'Etat ou qu'elle ait été remise à une compagnie concessionnaire — est pour le Gouvernement un des devoirs primordiaux dont il a assumé la charge devant la collectivité ; il manquerait à ce devoir s'il pouvait accepter que l'existence de ce service pût dépendre d'un conflit d'intérêts privés. » (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Devoir d'autant plus impérieux, messieurs, que, dès la première heure, le Gouvernement s'est trouvé en présence d'actes de sabotage qui n'étaient que l'exécution d'un plan publié d'avance. (*Dénégations à l'extrême gauche.*)

J'entends bien qu'aujourd'hui on le nie ; on

dit que si sans doute le Gouvernement — on veut bien le lui reconnaître — avait le droit, et peut-être le devoir, de poursuivre ces actes criminels...

M. Paul Aubriot. — Selon le droit commun.

M. le ministre des Travaux publics. — ... Et de poursuivre le châtiment de leurs auteurs, du moins quelques actes isolés dont quelques libertaires étaient les auteurs responsables, ne pouvaient autoriser la conduite du Gouvernement.

Comment ! Quelques libertaires ! quelques personnalités sans mandat !... Écoutez donc, messieurs.

A la fin de septembre, la direction des chemins de fer de l'Etat révoquait un de ses agents pour avoir publié, sous son nom, accompagné de l'indication du réseau auquel il appartenait. la brochure que voici :

« Le syndicalisme dans les chemins de fer. — Divers modes de groupement. — Le Syndicat national. — Le *Réveil des cheminots*. — Plan de bataille. — Education. — Organisation, par Renault, de l'Etat. — Préface de Griffuelhes. »

Laissant de côté une série de citations qui ne seraient pas sans intérêt, j'arrive tout de suite au plan de bataille et à ce que l'auteur appelle « les précautions indispensables ». (*Exclamations et rires.*)

Au centre. — Doux euphémisme !

M. le ministre des Travaux publics. — Je lis :

« Pour être certain du succès... » — il s'agit bien entendu de la grève et de ce qu'on devra faire pendant la grève — « ... au cas où la majorité des employés de chemin de fer ne cesseraient pas le travail au début... » — ce qui a été le cas — « ... il est indispensable qu'une besogne, dont il est inutile de donner une définition, soit faite au même instant dans tous les centres importants au moment de la déclaration de grève. (*Mouvements divers.*) Pour cela, il faudrait que des équipes de camarades résolus, décidés, coûte que coûte, à empêcher la circulation des trains soient dès maintenant constitués dans tous les groupes et les points importants. Il faudrait choisir des camarades parmi les professionnels, parmi ceux qui, connaissant le mieux les rouages du service, sauraient trouver les endroits sensibles, les points faibles, frapperaient à coup sûr sans faire de destruction imbécile (*interruptions à l'extrême gauche; — exclamations et rires sur divers bancs*), et, par leur action efficace, adroite, intelligente autant qu'énergique, rendront d'un seul coup inutilisable pour quelques jours le matériel indispensable au fonctionnement du service et à la marche des trains. Il faut penser sérieusement à cela. Il faut compter avec les jaunes, les soldats, et si tout n'est pas préparé d'avance, il sera trop tard pour agir au moment de la lutte. L'armée, toujours prête à marcher, sera vite sur les lieux ; les gares, les

points vulnérables seront occupés militairement. Il faudrait donc pour aboutir que chacun rende inutilisables, sans pour cela les détruire, ces instruments de travail. » (*Mouvements divers.*)

Notez, messieurs, que ces instructions ont été précisément celles qui ont été suivies. On n'a pas rompu les aiguilles, on les a simplement faussées. On n'a pas jeté bas les sémaphores, on les a rendus inutilisables en coupant les fils.

M. Edouard Vaillant. — Vous avez, vous, saboté le droit de grève. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche. — Réclamations à gauche et au centre.*)

M. le ministre des Travaux publics. — Et qui donc était l'auteur de ce manuel de sabotage? Pas seulement un membre du syndicat, mais le secrétaire adjoint du comité du réseau de l'Ouest-Etat, c'est-à-dire un des représentants autorisés du Syndicat national. A-t-il été désavoué? Il a été si peu désavoué que, dans le numéro du 3 juillet, de la *Tribune de la voie ferrée*, qui porte au-dessous de son titre : « Organe officiel du Syndicat national des Travailleurs de chemins de fer », voici ce qu'on lit en première page :

« Le syndicalisme dans les chemins de fer. — Divers modes de groupement. »

Suit le titre de la brochure.

« Intéressante brochure de 32 pages. »

« Cette brochure de propagande vient à son heure. Au moment où la campagne pour le relè-

ment des salaires bat son plein et où une lutte gigantesque devient de plus en plus probable... »

M. Edouard Vaillant. — C'est vous qui la provoquiez.

M. le ministre des Travaux publics. — « ... Elle donne à tous, militaires ou non, des indications très utiles.

« En vente au siège du syndicat. » (*Exclamations et bruit au centre et à droite.*)

M. Emile Faure. — Ce journal insérait tous les articles qui émanaient des cheminots.

Puisque M. Renault était employé de chemin de fer, il avait bien le droit de faire paraître cette annonce dans la *Tribune*, qui est l'organe officiel du syndicat. (*Bruit au centre et à droite.*)

M. Marcel Ribière. — Dites que vous reconnaissez le droit au sabotage! Dites que vous l'approuvez!

M. Meslier. — Vous vous plaignez du sabotage. Si on n'avait pas saboté Louis XVI, vous ne seriez pas là. (*Mouvements divers.*)

M. le président. — Je vous prie, messieurs, de cesser ces interruptions de collègue à collègue et d'écouter M. le ministre des Travaux publics sans l'interrompre.

M. le ministre des Travaux publics. — J'ai ainsi établi que lorsque, dès le premier jour, M. le président du Conseil qualifiait « d'entreprise criminelle »...

M. Edouard Vaillant. — Ce qu'il a fait lui-même.

M. le ministre des Travaux publics. — ... Et de « mouvement insurrectionnel » la grève qui éclatait...

M. Lauche. — Sur ses conseils.

M. le ministre des Travaux publics. — ... Il ne faisait qu'employer les termes les plus exacts. (*Interruptions à l'extrême gauche. — Très bien ! très bien ! à gauche et au centre.*)

Cette grève, qui s'annonçait de la sorte, pouvait-elle, au moins, se colorer du prétexte de revendications précises, dont un peu de bonne volonté, soit du Gouvernement, soit des compagnies, eût permis la réalisation dans un bref délai ?

Messieurs, il est une histoire courante et banale pour tous ceux qui ont suivi d'un peu près les phénomènes sociaux, que la plupart des grèves éclatent sans même que le personnel qui cesse le travail ait encore formulé ses revendications... (*Réclamations à l'extrême gauche. — Applaudissements au centre.*)

M. Edouard Vaillant. — Il ne faut pas dire cela ici.

M. le ministre des Travaux publics. — ... et c'est même cette considération qui m'a, pour ma part, amené depuis longtemps à considérer comme indispensable l'organisation d'une procédure, entre patrons et ouvriers, qui précédât cette explosion de guerre.

Mais, messieurs, c'est un cas peut-être unique qu'une grève qui, ni avant, ni pendant, ni après, ne formule aucune revendication sur laquelle... (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Ernest Roche. — Ces revendications avaient été si bien formulées... (*Bruit à gauche et au centre.*)

M. le ministre des Travaux publics. — ... je ne fais et ne ferai rien pour passionner le débat, mais je tiens essentiellement, parce qu'il faut que la Chambre, le pays et surtout les travailleurs des chemins de fer connaissent la vérité, à apporter ici un certain nombre de faits. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Je dis que nous sommes à dix jours de la fin de la grève et qu'à cette heure il n'existe pas encore une revendication sur laquelle puisse s'engager un débat sérieux et précis entre une compagnie et son personnel. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Jules Guesde. — On coupe la tête aux cheminots et on se plaint qu'ils ne parlent plus ! (*Bruit à gauche.*)

M. le ministre des Travaux publics. — Je le dis et, l'ayant dit, je le prouve. Le journal l'*Humanité* a publié, le matin même de la déclaration de grève sur le Nord, le document constituant la déclaration de grève, dans lequel ceux qui déclaraient la grève indiquaient les revendications pour le triomphe desquelles ils la déclaraient.

Quelles étaient-elles?

Je rappelle d'un mot — ce n'est pas sans intérêt — ce qu'a indiqué mardi M. le président du conseil, que la grève a éclaté sur le Nord, le lendemain du jour où la compagnie venait d'accorder le salaire de 5 francs au dépôt de la Chapelle, provoquée par ceux qui, ayant plus de 5 francs, voulaient une augmentation de salaire. Et je lis maintenant ce que ceux qui déclaraient la grève donnaient comme les revendications qui allaient constituer leurs cahiers et sur lesquelles, j'imagine, il allait falloir discuter:

1° Augmentation générale des salaires;

2° Rétroactivité de la loi des retraites;

3° Réglementation du travail;

4° Application du repos hebdomadaire.

Il s'agit, pour la Compagnie du Nord, de cette question tout à fait particulière des alternants, sur laquelle venait d'intervenir, au mois de septembre, la solution dont je disais tout à l'heure un mot à la Chambre, et qui était prise d'accord avec les délégués du personnel.

Enfin 5° — ce qui n'est que la répétition du 1° — commissionnement de tout le personnel avec un minimum annuel de 1.850 francs.

Examinons ces trois revendications: augmentation générale du salaire; rétroactivité des retraites; réglementation du travail.

Augmentation générale du salaire!

Jamais, messieurs, — et je puis l'affirmer après les conversations multiples que j'ai eues au ministère des Travaux publics et dans le cabinet de M. le président du Conseil avec les délégués du Syndicat et de la Fédération des mécaniciens, — jamais on n'a formulé sérieusement cette revendication qu'immédiatement le salaire minimum dans toute la France serait, pour tout le personnel, de 5 francs. Et pourquoi? Pour deux raisons : la première, c'est que — pour reprendre les expressions d'un décret sur la matière que je connais bien, puisque j'ai eu l'honneur de le prendre le 10 août 1899 — le salaire courant et norma dans beaucoup de régions est, malheureusement, encore très au-dessous de 5 francs. La seconde raison, c'est que cette dation du salaire de 5 francs à tout le personnel, partout, comme salaire de début représenterait une dépense de 124 à 125 millions par an de plus pour les grands réseaux.

M. Brizon. Et alors?

M. le ministre des Travaux publics. Et alors ce qu'on demandait, en réalité, ce qui a été seulement discuté ici, c'était — ce qui constitue, en effet, une revendication qui peut être discutée et peut être réalisée peu à peu — le salaire de 5 francs à Paris.

Et on déclarait la grève, le 11 octobre 1910, pour cette revendication? Mais que s'était-il donc passé à propos de cette question? Qu'avait

fait le ministre des Travaux publics? Qu'avait-il promis et qu'avait-il tenu ?

Dans la séance du 5 avril 1910 avait été discutée, à la Chambre, une interpellation sur la question non pas du salaire minimum de 5 francs comme salaire de début par toute la France, mais du salaire de 5 francs à Paris, et je m'exprimais ainsi au nom du Gouvernement :

« Il y a dix ans, lorsque j'ai pris en mains la direction des postes et des télégraphes, j'ai trouvé un personnel qui, à Paris, n'avait pas 5 francs par jour comme dans les services municipaux. J'ai estimé alors qu'il convenait d'amener progressivement ce personnel à ce traitement minimum, et j'ai pris des mesures qui ont été depuis lors suivies par mes successeurs et qui ont amené le résultat désiré. Ce que nous avons fait pour les postes, j'estime que nous devons le faire pour les chemins de fer de l'État. Je l'estime sans me dissimuler en aucune manière et vous ne devez pas vous le dissimuler plus que moi, que la mesure que nous prendrons à Paris aura sa répercussion immédiate, non seulement autour de Paris, mais sur l'ensemble du réseau.

« Je dis cela parce que j'estime que la dernière faute à commettre serait de payer le personnel d'illusions et de promesses mensongères. Il faut le mettre en face de la vérité. La vérité est que le Parlement et le Gouvernement ont fait déjà beaucoup pour lui, qu'ils ne se croient pas

quittes par ce qu'ils ont fait, qu'ils ont la volonté de poursuivre dans le même sens, que notre volonté d'améliorer leur sort persiste. »

Ce que je disais ce jour-là, je l'ai fait. Et dans quelles conditions? Voici une lettre du directeur des chemins de fer de l'État contenant des propositions que j'ai approuvées et qui vont indiquer à la Chambre, de la façon la plus précise, ce qui a été fait, dès le mois de juin, pour tenir les promesses faites par le ministre des Travaux publics.

Le personnel du réseau de l'État, à Paris, comme celui de tous les réseaux, comporte deux grandes catégories, à ce point de vue de la pièce de 5 francs : les agents payés à la journée et les agents réglés au mois. Voici ce que m'écrivait, le 30 septembre, le directeur des chemins de fer de l'État :

« Ainsi qu'il était convenu et en vue d'assurer l'exécution des mesures annoncées devant le Parlement, j'ai l'honneur de faire connaître ci-après les dispositions que je suis d'avis de prendre pour assurer au personnel, agents et ouvriers des chemins de fer de l'État en résidence à Paris, le salaire minimum de 5 francs par journée de travail effectif déjà accordé, depuis le 21 juin dernier, aux temporaires flottants. »

Autrement dit les agents temporaires qui ne recevaient jusque-là que 3 fr. 75, par jour, ont

reçu depuis ce jour-là 5 francs par jour. Quant aux agents et ouvriers payés au mois, je ne leur ai pas — je ne le leur avais jamais promis — donné 1.800 francs par an.

A l'extrême gauche, ironiquement. — Ce serait trop!

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Je ne dis pas que ce serait trop. J'expose seulement à la Chambre les termes du problème (*très bien! très bien! à gauche*) et j'indique comment j'ai commencé à le résoudre.

Pour donner la solution qu'on indique de ce côté (*l'extrême gauche*), pour allouer le traitement de 5 francs par jour toute l'année, il faudrait pour la région parisienne, si l'on procède par l'augmentation de l'indemnité de résidence, 7.850.000 francs.

A l'extrême gauche. — Il y en a donc beaucoup qui n'ont pas 5 francs.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — ... et si l'on procède par l'élévation directe des traitements, 22 millions.

J'ai communiqué ces chiffres, dans des notes contenant tous les renseignements utiles, à la commission du budget et, comme je le disais au nom du Gouvernement le 5 avril dernier, nous examinerons ensemble ce qu'il est possible de faire.

Je dis ce que j'ai accompli dès à présent au moyen des ressources dont je pouvais disposer.

J'ai donné 5 francs aux ouvriers qui ne touchaient que 3 fr. 75. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Quant aux autres, pour assurer comme à leurs camarades le salaire de 5 francs par journée effective de travail, voici les mesures prises :

« Il sera tenu pour les diverses catégories de personnel intéressées en résidence à Paris (agents et ouvriers) un attachement individuel du nombre des journées de travail effectif et des payements pour traitements et salaires correspondants, primes et allocations diverses, à l'exclusion des secours et allocations pour charges de famille. Dans le cas où la rémunération totale moyenne d'un agent ou ouvrier obtenue d'après ces bases ressortirait en fin d'année à une somme inférieure à 5 francs par journée de travail, le réseau parferait la différence par le versement à l'intéressé d'une allocation spéciale complémentaire.

« Les décomptes seront établis rétroactivement à partir du 1er janvier 1910. »

C'est-à-dire que, pour toute l'année courante, le personnel de l'État en résidence à Paris, sans distinction, touchera un minimum de 5 francs par journée effective de travail.

Ce qui avait été fait à l'État, j'ai agi auprès des compagnies comme je m'y étais engagé, pour qu'elles le fissent. Et qu'ai-je obtenu? J'ai obtenu, bien avant la grève, que l'Orléans et le

Nord suivissent l'exemple de l'État. Quant à ce qui touche le Paris-Lyon-Méditerranée et l'Est, les promesses étaient faites; de plus, au cours de la grève, dans un des entretiens périodiques que j'avais avec les directeurs de réseaux, et où je ne me préoccupais pas seulement des dispositions immédiates à prendre pour assurer les transports, mais aussi des mesures à adopter pour l'avenir dans l'intérêt du personnel des chemins de fer, j'ai obtenu de la compagnie de l'Est et de la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée que ce salaire de 5 francs déjà promis fût alloué à partir du 1er janvier.

Soutiendra-t-on, une seconde, que la grève, ce grave dommage à la vie nationale, a pu être justifiée parce que l'Est et le Paris-Lyon-Méditerranée n'avaient pas encore pris date pour l'allocation du salaire de 5 francs; si l'on remarque surtout que la grève, en réalité, n'a éclaté que précisément sur les deux réseaux qui l'avaient donné : l'État et le Nord? (*Applaudissements prolongés à gauche et au centre.*)

J'ai dit, messieurs : sur l'Etat. Permettez-moi ici une courte parenthèse.

C'est un devoir pour moi de rendre publiquement hommage au personnel de l'ancien réseau de l'État (*vifs applaudissements à gauche*), qui, seul de tous les réseaux, n'a même pas été effleuré par les excitations répandues (*nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs*)

et sur lequel il n'a été nécessaire de prendre aucune mesure disciplinaire. (*Applaudissements.*)

En même temps que cette attitude du personnel mérite un légitime hommage, elle constitue peut-être un exemple qui établit que l'État, après tout, n'est pas incapable de bien gérer un réseau et d'obtenir des résultats satisfaisants. (*Applaudissements à gauche.*)

Si la revendication des 5 francs à Paris n'a pas été et ne pouvait pas être la cause de la grève, trouverez-vous par hasard cette cause dans la seconde des revendications formulées, la rétroactivité des retraites?

Je demande ici, à l'heure où l'on recherche les responsabilités, la permission, avec toute la déférence, mais avec toute la netteté et toute la franchise que je dois à la Chambre, de dire que sur ce point la Chambre de l'ancienne législature a commis une erreur grave.

Dans la séance du 21 mars dernier, on a soumis au vote de la Chambre un projet de résolution ou une motion qui déclarait purement et simplement, interprétant la loi de 1909, que cette loi était rétroactive.

Le Gouvernement a fait son devoir; en son nom, j'ai fait la démonstration — qui, en vérité, n'était pas difficile et qui, je crois, n'est plus contestée aujourd'hui — que jamais, ni dans le texte, ni dans la pensée des auteurs de la loi,

cette disposition n'avait trouvé place. J'en avais pour garant notamment M. Strauss, rapporteur de la loi au Sénat, qui présidait, pendant la période électorale, une réunion de cheminots devant laquelle j'exposais la même thèse que j'avais développée devant la Chambre et qui y donnait une adhésion complète.

J'ai dit à la Chambre, ce jour-là, que l'interprétation qu'on présentait était inadmissible, insoutenable, évidemment fausse. Il n'y eut pas trente députés qui votèrent pour la thèse du Gouvernement, et plus de 425 voix déclarèrent que la loi de 1909 avait un effet rétroactif.

A l'extrême gauche. — Et la volonté du Parlement.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — La volonté du Parlement peut modifier les lois, elle ne peut pas changer le texte des lois déjà votées, et si j'ai, en passant, signalé cette erreur, ce n'est pas pour excuser les revendications qu'on a essayé de donner comme prétexte à la grève, car en même temps que je combattais, au nom du Gouvernement, cette interprétation inadmissible, je disais que des mesures transitoires s'imposeraient évidemment pour compléter la loi de 1909; j'ajoutais que, suivant une pratique invariablement suivie depuis que j'ai l'honneur d'être à la tête du département des Travaux publics, les ouvriers, les employés des

chemins de fer seraient consultés comme les compagnies sur les règlements des caisses de retraites.

Le 1er juillet, j'avais reçu les projets de règlement de retraites des compagnies. Les ouvriers en étaient immédiatement saisis. Toutes les associations m'envoyaient leurs observations, et, à la veille même de la grève, — ce n'est point une métaphore, — à la veille même de la grève, le syndicat envoyait au ministère des Travaux publics plusieurs de ses représentants pour formuler des observations à propos de certains projets des compagnies. Il savait, d'ailleurs, de science certaine, que rien ne pouvait être fait avant le 1er janvier 1911. Il savait que les observations qu'il avait présentées seraient soumises, avec les projets des compagnies, au Comité consultatif et éventuellement au Conseil d'État. Il savait que le Parlement lui-même serait saisi des propositions que certaines compagnies ont déjà faites en vue des mesures transitoires à adopter. De sorte que dire aux cheminots qu'on allait faire grève pour la rétroactivité des retraites, c'était les berner de la façon la plus odieuse, puisque tout le monde savait que rien de sérieux ne pouvait être fait avant le 1er janvier 1911, au plus tôt, et qu'à l'heure même où on invoquait ce prétexte on préparait, au ministère des Travaux publics, les règlements destinés à donner, dans la mesure du possible,

satisfaction aux cheminots. (*Vifs applaudissements à gauche et au centre.*)

Voilà le deuxième prétexte ; reste le troisième, la réglementation du travail.

Ici encore, quelques dates me suffiront pour répondre à ce reproche qu'à un moment quelconque le Gouvernement ou le ministre des Travaux publics auraient fait preuve d'incurie ou de négligence vis-à-vis des revendications des travailleurs de la voie ferrée.

Dès le 26 mars 1910 — je dis le 26 mars — j'avais préparé deux projets d'arrêtés destinés à améliorer, dans des proportions sensibles, le travail des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains. Suivant la procédure que j'indiquais tout à l'heure, j'envoyais ces projets d'arrêtés aux associations ouvrières d'une part, aux compagnies de l'autre. Saisi de leurs observations, je transmettais aux compagnies les observations des associations ouvrières, aux syndicats, à la Fédération des mécaniciens, les observations des compagnies.

Les compagnies ont répondu ; j'attends encore, à l'heure où je parle, la réponse du Syndicat national et de la Fédération des mécaniciens. (*Interruptions sur divers bancs à l'extrême gauche.*)

Par conséquent, j'ai, je crois, surabondamment établi qu'aucune des revendications formulées n'était même un prétexte à un mouve-

ment comme celui qui a éclaté. La vérité — notre honorable collègue M. Rognon l'a laissé échapper — c'est que la grève était un essai de mobilisation révolutionnaire tenté dans un but politique, et non une grève professionnelle. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite. — Bruit à l'extrême gauche.*)

M. Jules Guesde. — Pour vous, ce n'a pas été un essai de mobilisation, mais une mobilisation !

M. le ministre des Travaux publics. — Si les travailleurs des voies ferrées n'avaient aucune raison valable pour recourir à une pareille mesure, n'avaient-ils pas, au contraire, dans le passé, et dans le passé le plus récent, les raisons les plus sérieuses d'attendre dans le travail et dans le calme la suite des améliorations déjà obtenues? L'honorable M. Lafferre a déposé, sur les conventions, un rapport remarquable que je me permets de recommander à l'attention de nos collègues. Ils y trouveront les renseignements les plus intéressants et les plus décisifs sur ce qui a été fait pour les travailleurs de la voie ferrée pendant la dernière période décennale.

J'ai déjà, au Luxembourg, donné ces chiffres. Je les rappelle d'un mot. J'ajoute tout de suite que je sais bien comment il faut les interpréter; je sais bien qu'il ne faut pas les prendre tels quels et qu'ils ont besoin d'être expliqués.

Il est pourtant intéressant de savoir que, de 1899 à 1900, les dépenses totales du personnel ont monté de 442 millions à 603 millions.

Si l'on m'objecte que le personnel a notablement augmenté — ce que je sais bien — je vous prierai de remarquer que l'une des raisons de cette augmentation, et non la moindre, a été l'octroi du repos hebdomadaire (*très bien! très bien! à gauche*), qui a coûté aux compagnies 26 millions...

M. ÉMILE FAURE. — Et qui n'est pas appliqué.

M. REBOUL. — Et les bénéfices des compagnies?

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Mais il y a un chiffre plus intéressant, c'est celui de l'augmentation de dépenses dans la même période par tête d'agent. Elle n'a pas été de 120 francs, comme le dit l'honorable M. Lafferre sur la foi de renseignements fournis par le ministère des Travaux publics, mais qui n'étaient pas encore complets, — et je m'en excuse, — parce qu'on n'avait pas encore pu ventiler les dépenses de premier établissement qui comprennent une part importante de dépenses du personnel; l'augmentation de dépense par tête d'agent dans cette période décennale a été non pas de 120 francs, mais de 216 francs.

M. COLLY. — Les 3 fr. 50 de 1898 sont encore 3 fr. 50 aujourd'hui; par conséquent, ce sont les gros, ce sont vos protégés qui ont été augmentés,

et non pas les petits. (*Interruptions à gauche et au centre.*)

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Dira-t-on, messieurs, que je cite là des chiffres qui sont d'avant-hier et que la progression a pu se ralentir? Voici les chiffres des dépenses qui ont été faites par les différentes compagnies, soit en relèvement de salaires, soit en augmentation d'indemnités de résidence, d'allocations pour charges de famille, de repos, etc., dans les dix-huit mois qui courent du 1er janvier 1909 au 1er juillet 1910 :

Réseau du Midi, 520.000 francs;

Réseau de l'Orléans, 1.596.000 francs;

Réseau de l'Est, 1.683.000 francs;

Réseau du Nord, 3.374.000 franss;

Réseau du Paris-Lyon-Méditerranée, 5 millions 800.000 francs.

Comme toujours, l'État a donné l'exemple — c'était son devoir — et, le 31 décembre 1910, vous aurez, depuis le rachat, dépensé pour l'amélioration du sort du personnel plus de 16 millions.

Je saisis l'occasion de répondre ici à un argument vraiment puéril, mais souvent employé, qui consiste à dire que ces augmentations de traitement vont, pour la plupart, aux gros traitements.

Savez-vous, messieurs, combien, sur ces 16 millions, il a été accordé en augmentation

des gros traitements du personnel des chemins de fer de l'État? Sur quatorze classes entre lesquelles est réparti le personnel, les six premières qui comprennent les traitements les plus élevés, n'ont reçu que 350.000 francs.

A l'extrême gauche. — Quel est le nombre de ceux qui en ont bénéficié?

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Voilà la vérité.

A l'heure où le Gouvernement avait à faire face aux difficultés que vous connaissez, il n'a pas cessé de se préoccuper de l'amélioration du sort des travailleurs de la voie ferrée, parce que, comme l'a dit M. le président du Conseil, jamais le Gouvernement n'a eu un instant la pensée qu'il pût faire supporter à la masse des travailleurs, si intéressants et si dignes de votre sollicitude, le poids des erreurs de quelques-uns. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Nous avons préparé pour l'avenir des améliorations nouvelles; et les ordres du jour que les différentes compagnies, d'accord avec moi, ont, au lendemain même de la grève, adressés à leur personnel, portent la promesse d'augmentations nouvelles.

A l'extrême gauche. — C'est le bénéfice de la grève! (*Bruit au centre.*)

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Qu'est-ce à dire, messieurs, sinon que depuis qu'il est sur ces bancs, le Gouvernement a toujours eu

une double préoccupation : en même temps que sauvegarder, comme c'était son devoir élémentaire, la sécurité et l'intérêt national, faire tout ce qui dépendait de lui pour améliorer, dans les limites du possible et de l'équitable, la situation des travailleurs de la voie ferrée.

Comment il a accompli ce double devoir, M. le président du Conseil mardi, le ministre des Travaux publics aujourd'hui, avons essayé de vous le montrer; et je ne crois pas être téméraire en disant qu'après ce double exposé, le Gouvernement peut, sans inquiétude, attendre sur ses actes le jugement de la Chambre et du pays. (*Vifs applaudissements à gauche et au centre. — Protestations à l'extrême gauche.*)

LES INONDATIONS

Le 3 mars 1910, M. Audiffred développait à la tribune du Sénat une interpellation sur les mesures que comptait prendre le Gouvernement « pour prévenir les désastres des inondations ». Après lui, M. Gaudin de Villaine parlait « sur les responsabilités encourues à ce propos — selon lui — par les pouvoirs publics ».

Le ministre des Travaux publics répondit le lendemain en ces termes aux deux orateurs :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* — Messieurs, les interpellations auxquelles j'ai, en ce qui me concerne, le devoir de répondre, visent l'une les mesures générales : reboisement, barrages, réservoirs, digues, dragages et canaux de dérivation, qui peuvent être adoptées en vue de prévenir les inondations ; l'autre, les responsabilités des pouvoirs publics dans l'inondation parisienne et les mesures que le Gouvernement compte prendre contre le retour de ces calamités.

Je m'explique d'abord sur la première, d'une façon aussi précise que possible et d'autant plus brève que les explications attendues par le Sénat

sur la question du reboisement lui seront données, avec la compétence et l'autorité qui lui appartiennent, par mon collègue M. le ministre de l'Agriculture.

Il me sera permis, cependant, d'indiquer d'un mot au Sénat que si, à toutes sortes de points de vue, le reboisement est désirable, ce serait nourrir beaucoup d'illusions et se préparer peut-être de bien cruelles déceptions que de penser qu'il constitue toujours, et sans dictinction, un moyen efficace de défense contre les inondations.

On a déjà remarqué, Messieurs, qu'antérieurement aux déboisements dont on se plaint avec tant de vivacité et de raison, les inondations n'avaient été ni moins fréquentes ni moins cruelles : en 1658, en 1740, en 1802, des ravages égaux ou supérieurs à ceux que nous venons de subir avaient été constatés. La raison en a été donnée dans un rapport remarquable qu'après les crues de 1857 un ingénieur éminent, M. Comoy, avait adressé au ministre des Travaux publics, à la date du 28 février 1861. Il s'y exprimait ainsi :

« Je ne doute pas que le régime des crues ordinaires d'une vallée ne soit différent suivant que les sommets de son bassin sont dénudés ou couverts de forêts. Mais les crues extraordinaires sont dues à des phénomènes météorologiques d'une si grande puissance que l'influence de telle ou telle couverture du sol disparaît absolu-

ment devant eux. Quand il tombe de 4 à 5 centimètres d'eau en vingt-quatre heures et que les pluies de cette intensité durent plusieurs jours, quand la quantité d'eau tombée pendant un orage de courte durée atteint et dépasse même 40 centimètres, comme on l'a observé sur les montagnes qui séparent la Loire de l'Ardèche, on admettra sans doute que les rivières doivent subir des crues très fortes, quelle que soit l'importance des forêts. »

Et plus loin : « On a conservé le souvenir de crues considérables de la Loire, survenues à des époques où les montagnes n'étaient pas déboisées, où l'agriculture était dans l'état le plus primitif; ces crues n'avaient pas moins d'importance et ne causaient pas moins de dommages que les grandes crues de l'époque actuelle. Comme ces dernières, elles étaient, tantôt fréquentes, tantôt très éloignées les unes des autres. Il ne paraît donc pas possible d'admettre que le déboisement et les progrès de l'agriculture entrent pour quelque chose dans les dernières grandes crues — celles de 1856 — qu'a subies la vallée de la Loire. Ce serait, à mon sens, une grande illusion que d'espérer pouvoir rendre de pareilles crues inoffensives en reconstituant les forêts abattues et en cherchant à s'opposer au rapide écoulement de l'eau qui tombe sur les terrains cultivés. »

Cela soit dit, Messieurs, non pas pour m'op-

poser au désir manifesté par un grand nombre de membres des deux Chambres de voir s'opérer le reboisement, mais pour qu'il soit bien compris que cette opération, si utile et si souhaitable à tant de points de vue, ne doit être, à aucun degré, considérée comme une panacée contre des crues de la nature de celle que nous venons de subir. Ce n'est pas d'ailleurs le seul moyen, il s'en faut, qui ait été recommandé pour lutter contre elles.

On a parlé de réservoirs à établir : ce n'est pas non plus une idée neuve. Le système des réservoirs consiste à préparer à l'avance et à régulariser l'introduction des eaux de la crue dans des espaces où elles puissent s'épanouir et s'emmagasiner.

Dans cet ordre d'idées, on peut prévoir, soit la construction de barrages-réservoirs dans les parties hautes des bassins, soit la création de réservoirs ou épanchoirs qui fassent pénétrer l'eau dans des vals endigués. L'honorable M. Audiffred, dans son très intéressant discours, rappelait qu'à l'heure où je parle on étudiait la création, dans la vallée de la Haute-Loire et dans le bassin de l'Allier, de déversoirs et de barrages-réservoirs de ce genre.

Là non plus, il ne faut pas se faire d'illusion. Le problème des inondations est soumis à tant de contingences, les éléments y sont à la fois si nombreux, si complexes et souvent si peu sai-

sissables, qu'il ne faudrait pas se figurer qu'un procédé, si séduisant qu'il parût, pût constituer jamais une garantie certaine contre le retour de ces calamités. Ce n'est pas qu'il faille renoncer à rechercher si tels ou tels procédés ne sont pas utiles; il faut le faire, mais il est nécessaire en même temps de mesurer la portée du remède que l'on prépare. Je pourrais, si je ne craignais d'abuser de la bienveillance du Sénat, donner lecture d'un extrait du *Traité de l'hydraulique*, du savant auteur M. Graef, dans lequel celui-ci met ses lecteurs en garde contre l'illusion qu'ils pourraient avoir sur l'efficacité des réservoirs à établir. L'honorable M. Flaissières a donné, à ce sujet, des indications très exactes : de même que le reboisement, la construction de réservoirs peut avoir aujourd'hui, à un tout autre point de vue que celui qui nous préoccupe dans ce débat, des effets extrêmement utiles, en ce qui touche, par exemple, l'emmagasinement de masses d'eau considérables, l'utilisation de la houille blanche. (*Très bien! très bien!*) Les barrages-réservoirs peuvent être, pour de nombreuses régions, de véritables sources de richesses (*très bien! très bien!*); s'ils peuvent, par surcroît, servir dans une certaine mesure à arrêter les progrès d'une crue, il est évident qu'ils constituent un remède digne de retenir notre attention, et je répète qu'au ministère des Travaux dublics on en est si persuadé, qu'à cette heure

même on poursuit les études, qui vont être terminées, de barrages-réservoirs à élever dans les bassins de la Loire et de l'Allier.

Je n'en dirai pas autant des digues insubmersibles. On les a beaucoup prônées, et plus spécialement pour des communes de la banlieue parisienne qui ont été, cette fois encore, ravagées par l'inondation, pour Ivry et pour Alfortville. A plusieurs reprises, on a émis l'idée de les entourer de digues qui seraient, disait-on, une sauvegarde certaine contre les ravages éventuels d'une crue. Toujours, après examen, cette idée a été écartée. Et pourquoi ? Parce que les digues prétendues insubmersibles présentent des inconvénients susceptibles de dépasser, et de beaucoup, leurs avantages temporaires. Les crues contenues dans un lit endigué atteignent naturellement un niveau beaucoup plus élevé que dans une vallée submergée ; d'ailleurs les digues que l'on qualifie d'insubmersibles sont, dans la réalité, très rarement telles ; il peut, à un moment donné, s'y ouvrir des brèches : c'est alors une catastrophe foudroyante, dont les effets dépassent de beaucoup ceux d'une inondation ordinaire, si redoutable qu'elle puisse être.

Enfin, la digue que l'on construit dans le but de protéger tel point déterminé constitue souvent une aggravation du danger pour un autre point.

D'un autre côté, si la digue préserve contre

l'arrivée des eaux de la rivière, elle ne peut rien, et nous en avons eu, à Paris, dans la crue dernière, des exemples sur un grand nombre de points, contre les eaux d'infiltration, qui atteignent souvent, à l'intérieur du périmètre protégé, un niveau presque égal à celui de l'extérieur.

Voilà, messieurs, quelques-unes des raisons pour lesquelles l'ingénieur Comoy, dans le rapport de 1861 que je citais tout à l'heure, aussi bien que la Commission de 1867, dans le rapport qu'elle adressait au ministère des Travaux publics après la grande crue de 1866, ont, l'un et l'autre, tour à tour écarté ces moyens de défense.

Restent, messieurs, le dragage des lits des rivières et les canaux de dérivation. Il est certain que ce sont là des moyens beaucoup plus séduisants parce qu'ils paraissent offrir beaucoup moins d'inconvénients.

Mais je n'ai pas besoin d'insister pour faire saisir au Sénat que le dragage d'une rivière au milieu d'une ville habitée se heurte souvent à une véritable impossibilité, parce que, au moment où l'on opère, si on le fait un peu profond, il exige la réfection de tous les travaux d'art édifiés sur la rivière, ponts, quais, écluses, et que, par suite, non seulement les crédits nécessaires deviennent formidables, mais les moyens mêmes d'effectuer ces travaux font souvent presque entièrement défaut.

Quant aux canaux de dérivation, ce sont là aussi des moyens qui peuvent être employés utilement. Je n'ai pas besoin de dire que, dans l'espèce présente, ce moyen sera étudié, mais ne nous faisons pas par avance encore trop d'illusions sur la valeur de l'efficacité de ce procédé.

Le canal de dérivation porte ailleurs une partie de la crue, mais si, par ce moyen, il divise le risque, il le double en même temps, car il peut ainsi porter la menace de la crue dans des endroits habités qui, jusque-là, avaient été à l'abri de ce danger.

Quoi qu'il en soit, c'est un des moyens qui se présentent le plus naturellement à l'esprit et qu'il faut certainement étudier pour voir dans quelles conditions on peut et on doit les utiliser. (*Très bien! très bien!*)

Il ne faudrait pas croire — comme à certains moments on a paru hier le dire — que ce soit la première fois qu'on se préoccupe de rechercher contre les inondations des moyens de défense et de sauvegarde. Ce serait en vérité nous montrer bien ingrats et bien injustes pour nos prédécesseurs.

M. Gaudin de Villaine. — J'ai dit le contraire.

M. le Ministre. — Toutes les grandes inondations ont donné lieu à des études qui, loin de demeurer enfermées dans des cartons, ont provoqué d'importantes et utiles mesures.

Après la crue de 1856 a été votée la loi du 28 mai 1858 qui, par un singulier privilège, est à la fois une loi de circonstance et une loi organique encore appliquée.

En voici quelques articles :

« Art. 1. — Il sera procédé par l'État à l'exécution des travaux destinés à mettre les villes à l'abri des inondations. Les départements, les communes et les propriétaires concourront aux dépenses de ces travaux dans la proportion de leurs intérêts respectifs. »

« Art. 4. — La part des dépenses mises à la charge des départements et des communes sera inscrite au budget départemental ou communal comme une dépense obligatoire. »

« Art. 6. — Il ne pourra être établi sans qu'une déclaration ait été préalablement faite à l'administration, qui aura le droit d'interdire ou de modifier le travail, aucune digue sur les parties submersibles des vallées de la Seine, de la Loire, du Rhône, de la Garonne et de leurs affluents ci-après désignés. ».

Nous allons voir, messieurs, dans un instant, à quelles difficultés se sont heurtés les pouvoirs publics, lorsqu'ils ont voulu se servir des armes qui avaient été ainsi mises entre leurs mains.

Mais je continue l'énumération de ce qui a été fait et effectivement réalisé après ces grandes catastrophes.

Les inondations de 1866 ont été suivies du

programme de 1867 pour la vallée de la Loire, programme qui — l'honorable M. Audiffred le sait mieux que personne — a été réalisé dans sa partie essentielle.

Il en a été de même après les inondations de 1875 pour le bassin de la Garonne. Voulez-vous savoir, messieurs, quelles dépenses ont été faites dans ces périodes pour défendre les lieux habités contre les inondations? De 1858 à 1878, 20 millions de francs ont été dépensés. De 1879 à 1884 : 6.400.000 francs. De 1885 à aujourd'hui : 11 millions. J'ai là le détail, dont je n'infligerai pas la lecture au Sénat, de tous les travaux exécutés pour la défense des villes et des lieux menacés pendant ces périodes successives.

Et enfin, messieurs, la République a, depuis 1872, inscrit au budget du ministère des Travaux publics — l'honorable M. Calvet le rappelait tout à l'heure — un crédit spécial pour la défense des inondations. Ce crédit a été très variable. Après des malheurs comme l'inondation de la Garonne en 1875, on le voit monter à 4.285.000 francs. Puis il descend à 1 million à 700.000 francs, à 595.000 francs, pour tomber enfin ces dernières années, et alors que le chapitre 74 du budget du ministère des Travaux publics doit faire face, non seulement aux travaux de défense contre les inondations des fleuves et des rivières, mais aux travaux de défense contre

la mer, au chiffre de 259.500 francs. Cette diminution, on vous le disait tout à l'heure avec raison, s'explique naturellement par le désir d'économies qui anime légitimement le Parlement et le Gouvernement lui-même.

Nous n'avons pas seulement des crédits pour défendre les villes contre les inondations, nous avons aussi des lois. J'ai cité tout à l'heure la loi de 1858; je pourrais citer, comme texte destiné à réprimer ou à prévenir les entreprises ou les fautes individuelles, une vieille loi, toujours en vigueur, de 1791, l'article 457 du Code pénal, qui punit le voisin qui, par sa faute ou par son imprudence, aura inondé l'héritage du propriétaire qui est à côté de lui. La loi sur le régime des eaux, du 8 avril 1898, contient dans ses articles 11 et 14 des dispositions prévues pour faire cesser les inondations; et enfin, messieurs, nous bénéficions, en vertu d'un vieil arrêt du conseil du roi, de 1785, et d'une loi du 16 septembre 1807, de dispositions législatives destinées à faciliter l'action collective. Mais je suis très heureux de profiter de l'occasion que m'offre cette interpellation pour dire, ce que vous savez bien, messieurs, que trop souvent, lorsqu'on a voulu user, dans l'intérêt général, de ces armes législatives, on s'est heurté à l'inertie ou même à la résistance active des intéressés.

Je pourrais citer telle grande ville qui, après

avoir été victime d'une inondation mémorable, n'a rien fait depuis trente ans, malgré toutes les invitations qui lui ont été adressées, pour se protéger d'une façon efficace contre le retour de pareilles calamités. Tous les jours, au ministère des Travaux publics, nos ingénieurs sont obligés de signaler, de dénoncer des actes commis par des propriétaires que gênent certaines précautions prises en vue des inondations futures et qui, préoccupés seulement de l'heure actuelle, n'hésitent pas, malgré notre surveillance et les moyens dont nous disposons, à se débarrasser des protections qui, pour le moment, sont gênantes.

Je suis heureux que cette interpellation me fournisse l'occasion de dire à la tribune qu'il faut que les pouvoirs publics n'hésitent pas à contrarier les intérêts privés, si respectables qu'ils paraissent, lorsqu'ils ne peuvent s'exercer, comme dans la circonstance, qu'au détriment de l'intérêt général. Nous avons eu, sur les levées de la Loire — M. Audiffred et les autres représentants de la Loire le savent bien — plus d'une fois à invoquer ce vieil arrêt du conseil du roi de 1783; nous avons eu à invoquer la loi de 1807; nous aurons à le faire encore : j'espère que les événements d'hier seront un enseignement pour les pouvoirs publics, pour les populations et pour leurs représentants, et que les résistances que nous avons trop souvent rencon-

trées se présenteront moins vives lorsque, uniquement inspirés par l'intérêt général, nous voudrons faire respecter des prescriptions dont malheureusement l'utilité n'apparaît souvent que trop tard.

Messieurs, à l'exposé si intéressant et si impersonnel de l'honorable M. Audiffred, l'honorable M. Gaudin de Villaine a fait succéder un discours d'un ton tout différent. C'est, pour l'appeler par son nom, un véritable réquisitoire qu'il a porté à la tribune contre le corps des ponts et chaussées et contre l'ensemble des services de l'Etat et de la ville. Très violent, très pittoresque et très inexact...

M. Gaudin de Villaine. — Naturellement!

M. le Ministre. — Ce n'est pas forcément naturel, mais en fait, c'est vrai, et je vais l'établir.

Il s'en est pris à la science même dont, après d'autres, il a proclamé la faillite.

M. Gaudin de Villaine. — Je m'en suis pris à la science administrative.

M. Tillaye. — C'est la partie pour le tout! (*Rires*).

M. le Ministre. — La science, même administrative, n'a pas besoin de moi pour la défendre; elle se défend toute seule.

M. Dominique Delahaye. — Pas contre l'inondation! (*Rires à droite.*)

M. le Ministre. — Nous allons voir. Mais je

n'ai aucun embarras à reconnaître — ce que personne n'a jamais songé à nier — que la science hydrologique, comme la science météorologique elle-même, est encore, pour une trop grande part, faite d'empirisme. Cela est vrai ; cela est malheureux ; mais jamais les ingénieurs n'ont songé à le contester et à prétendre, en ces matières, à une infaillibilité que personne, pas plus les savants qui ne sont pas officiels que les autres, n'a pu atteindre.

Messieurs, si l'on veut savoir ce que valent l'art et la science de nos ingénieurs, il suffit précisément de regarder l'épreuve à laquelle les événements d'hier les ont soumis. Quoi qu'on en ait dit, les travaux d'art de la navigation de Paris, les ponts — les modernes comme les anciens — les quais, les écluses, les égouts n'ont souffert en rien d'une attaque aussi rude, et même ces travaux souterrains dénoncés avec tant d'âpreté, ceux du Métropolitain, ceux du Nord-Sud, sont sortis de l'épreuve sans aucune atteinte sérieuse.

M. Gaudin de Villaine. — Ce n'est pas l'avis des habitants de Paris, dans tous les cas : ce n'est pas l'avis de vos électeurs de Bercy.

M. le Provost de Launay. — Vous n'êtes pas passé devant le ministère de la Guerre, alors?

M. le Ministre. — Pardon. Au moment où l'on vient de diriger contre les ingénieurs, en général, une attaque si passionnée, il m'est bien

permis de rappeler qu'aucun des ouvrages qu'ils ont construits n'a été atteint d'une façon sérieuse par l'inondation redoutable à laquelle ils viennent d'être exposés. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Il en est de même pour la ligne d'Orléans, pour la ligne d'Austerlitz à Orsay, sur laquelle aujourd'hui même presque tous les services sont rétablis.

M. Gaudin de Villaine. — Qu'est-ce que cela prouve?

M. le Ministre. — Cela prouve, Monsieur Gaudin de Villaine, que les travaux qui ont été faits ne l'ont pas été, comme vous l'avez dit et répété, d'une façon légère et peu sérieuse, avec des malfaçons partout, et de telle sorte que la première épreuve qu'ils auraient à subir dût les renverser. L'expérience vient de démontrer le contraire.

M. Gaudin de Villaine. — Vous déplacez la question, monsieur le ministre; je n'ai pas dit cela.

M. le Ministre. — Je ne déplace pas du tout la question. Je vais répondre aux autres attaques; je reviens pour le moment à la première qui, j'imagine, s'est produite avec assez de netteté pour qu'il me soit permis de la relever. (*Nouvelles marques d'approbation à gauche.*) Mais, à propos précisément de ces lignes d'Orsay, d'Austerlitz et des Invalides, l'honorable M. Gaudin de

Villaine a produit une critique sur laquelle je demande au Sénat la permission de m'expliquer.

Vous connaissez, messieurs, ce vieil adage du Palais : *Error communis facit jus.* On ne peut pas dire que l'erreur commune, que l'erreur universelle fasse la vérité; mais il faut dire, pour être juste, que lorsque, à une époque donnée, une erreur de prévision technique a été partagée par tout le monde (*interruptions à droite*), aussi bien par les ingénieurs privés que par les ingénieurs officiels, on ne peut équitablement condamner aucun de ceux qui ont partagé cette erreur.

Il est exact que lorsqu'on a construit la ligne de l'Orléans et celle des Invalides tout le monde était convaincu qu'il était nécessaire et suffisant de prévoir comme maximum la crue de 1876.

M. Gaudin de Villaine. — C'est invraisemblable!

M. le Ministre. — C'est peut-être invraisemblable, mais c'est vrai. C'est si vrai que vous avez pu rappeler, Monsieur le Sénateur, la protestation de mon sympathique collègue, M. Denis Cochin, député de Paris...

Un sénateur a droite. — Et de bien d'autres.

M. le Ministre. — ...contre l'arrachement d'une certaine quantité d'arbres sur l'Esplanade des Invalides; mais ce n'est tout de même pas le déboisement de l'Esplanade des Invalides

qui a été cause de l'inondation. (*Rires à gauche.*)

M. Gaudin de Villaine. — Voyez la presse indépendante !

M. Dominique Delahaye. — Il y a eu trente articles dans la *Libre Parole*. Vous n'en tenez pas compte. Lisez donc la *Libre Parole*, monsieur le ministre, vous en tirerez profit.

M. le Ministre. — Je demande simplement à mes honorables contradicteurs de m'apporter un article où quelqu'un se soit, à cette date, élevé contre l'opinion que je viens de rappeler, à savoir que prendre pour maximum la crue de 1876 était une précaution suffisante. Tout le monde a cru que c'était suffisant.

Tout le monde s'est trompé ; mais ne prétendez pas aujourd'hui condamner les uns en innocentant les autres. (*Très bien! très bien! Applaudissements à gauche.*)

La vérité c'est que, instruits par l'expérience, nous ne commettrons pas à nouveau une telle faute. Et ici, que l'honorable M. Gaudin de Villaine me permette de rectifier une citation inexacte qu'il a faite en parlant de cette ligne n° 7 du Métropolitain, dont le projet est actuellement soumis à la Chambre. Il est vrai que, dans le service des beaux-arts, un architecte, partageant l'erreur universelle que je viens de rappeler, avait dit, avant l'inondation bien entendu : « Si l'on construit la ligne du Métropoli-

tain contre le quai du Louvre, que l'on prenne les mêmes précautions qui ont été prises de l'autre côté de la Seine. »

Je n'ai pas besoin de dire au Sénat — il suffit de jeter les yeux sur le projet qui a été distribué pour s'en convaincre — que le projet n'a pas repris cette proposition qui, excusable alors, serait aujourd'hui plus que fantaisiste, et que le projet de la ligne n° 7 n'emprunte pas le quai du Louvre.

Cela dit sur l'incident, j'en viens aux reproches qui ont été adressés, dans le passé encore, à un autre service que je n'ai l'honneur d'avoir que d'une manière indirecte sous mes ordres : c'est le service municipal des eaux et de l'assainissement, c'est le service des égouts.

L'honorable M. Gaudin de Villaine a rendu un hommage absolument mérité à la mémoire de Belgrand : mais vraiment comment peut-il ignorer que ce sont les disciples de Belgrand qui, à l'heure actuelle, poursuivent son œuvre? On a dit qu'ils ne la poursuivaient pas, on a dit qu'ils méconnaissaient ses enseignements, et je lis dans le discours de l'honorable M. Gaudin de Villaine cette autre citation : « Sous l'Empire, l'ingénieur Belgrand, chef des travaux hydrauliques de la Ville de Paris, fit un remarquable ouvrage, devenu classique, sur les moyens de prévenir les débordements du fleuve ; mais son plan ne fut qu'en partie exécuté. On n'a pas

achevé la canalisation des égouts aboutissant à Saint-Denis et à Asnières... »

M. Bassinet. — C'est une erreur!

M. le Ministre. — « Ce qui eût évité de les dégorger dans la Seine au cours de sa traversée de Paris. »

De sorte que le Sénat a pu croire, à entendre l'honorable M. Gaudin de Villaine, qu'à l'heure actuelle les égouts se dégorgeaient dans la Seine au cours de la traversée de Paris. C'est le contraire de la vérité.

Non seulement le plan de Belgrand a été complètement exécuté, non seulement les égouts collecteurs qu'il préconisait ont été conduits et aboutissent aujourd'hui hors de Paris, à Asnières et à Clichy, mais ce plan a été et continuera à être poursuivi. L'emprunt de 900 millions qu'a approuvé le Parlement servira, pour une part, à continuer l'œuvre de Belgrand.

M. Gaudin de Villaine. — Servira!

M. le Ministre. — Pardon! je dis : servira à continuer l'œuvre de Belgrand.

M. Bassinet. — A la compléter.

M. le Ministre. — Mais elle a déjà été continuée depuis lors et, aux deux premiers collecteurs dont je parlais, deux autres ont été ajoutés. Il suffit de jeter les yeux sur un plan quelconque des égouts, fût-ce le plus simple, le plus élémentaire, pour constater que ce que demandait avec tant de raison l'honorable M. Gaudin de Villaine,

c'est précisément ce qui existe à l'heure actuelle à Paris.

Messieurs, ce service des égouts, il a, lui aussi, fait ses preuves, car si, sur un point et sur un point unique, dans la rue Saint-Honoré, au coin de la rue Richepanse, il y a eu un effondrement, dû d'ailleurs à une circonstance tout à fait fortuite, partout ailleurs les égouts ont admirablement résisté et ont rendu à la Ville de Paris les services les plus réels et les plus éclatants.

Mais, messieurs, puisque je parle du service des eaux et de l'assainissement, que l'honorable M. Gaudin de Villaine me permette de lui dire en passant qu'il a détourné, pour les besoins de sa cause, une rivière (*rires à gauche*), et qu'il a fait passer à tort la Bièvre sous la gare d'Austerlitz — elle n'y passe point — c'est un détail que je signale au passage.

M. Bassinet. — Il suffit de jeter les yeux sur le plan des égouts pour le constater.

M. Gaudin de Villaine. — Vous ne nierez pas que la Bièvre suit le collecteur de la rive gauche et qu'elle a son dégorgement sur la rive droite?

M. le Ministre. — Je ne le nie pas du tout.

Puisque je parle du service des eaux et de l'assainissement, le Sénat ne m'en voudra pas de lui donner, à propos de l'état sanitaire de Paris, quelques chiffres précis et utiles.

Le nombre total des décès pendant les huit premières semaines de 1910, a été, pour une

population de 2.722.731 habitants, de 7.713, alors qu'en 1909, dans le même espace de temps, il avait été de 8.919, et alors que la moyenne ordinaire est de 8.850. Et ce n'est pas seulement vrai, messieurs, de la moyenne des huit premières semaines; dans chacune de ces huit semaines de 1910, le nombre des décès a été inférieur et à celui de 1909 et à la moyenne habituelle, si bien qu'on est en droit de dire que jamais... (*Interruptions à droite.*)

M. le Provost de Launay. — C'est l'inondation bienfaisante! (*Bruits.*)

M. le Ministre. — Vraiment, messieurs, je ne comprends pas ces interruptions. Il me paraît que tout le monde devrait être heureux de constater qu'à l'heure actuelle, et malgré les craintes qu'on a pu concevoir, l'état sanitaire est, je le répète, meilleur qu'il n'avait jamais été dans les années précédentes. (*Vifs applaudissements à gauche.*)

M. Gaudin de Villaine. — Je n'ai pas dit le contraire.

M. le Ministre. — Je ne prétends pas que vous ayez dit le contraire, mais vous comprenez l'intérêt qu'il y avait à signaler le fait au passage.

M. Gaudin de Villaine. — Je suis très heureux de le constater.

M. le Ministre. — Voilà, messieurs, pour les reproches adressés au passé, au passé le plus

récent, aux ingénieurs qui ont fait hier les travaux qu'on a dénoncés.

M. Gaudin de Villaine. — Et le Nord-Sud, monsieur le Ministre?

M. le Ministre. — J'en ai parlé tout à l'heure.

M. Dominique Delahaye. — Très peu! Vous avez glissé.

M. le Ministre. — Je tâche de me borner au nécessaire, et je crois dire le nécessaire en constatant que les travaux du Nord-Sud, comme ceux du Métropolitain, n'ont subi, du fait de l'inondation, aucune atteinte sérieuse.

M. Gaudin de Villaine. — Comment expliquez-vous l'accident de la place du Havre?

M. le Ministre. — Ce que vous appelez l'accident de la place du Havre, monsieur Gaudin de Villaine, s'explique précisément par le phénomène que je signalais tout à l'heure, et qui s'est produit, dans toutes les inondations, de l'irruption des eaux d'infiltration. Précisément parce que la place du Havre — il suffit de jeter les yeux sur un plan coté pour en avoir la démonstration — est un des points les plus bas de Paris, en vertu de la loi élémentaire des vases communicants, toutes les fois que la Seine croît, les eaux d'infiltration montent dans cette partie basse de Paris comme dans toutes les autres.

Messieurs, j'ai hâte d'en finir sur ce point et de répondre aux reproches que l'honorable M. Gaudin de Villaine a adressés aux services

que j'ai l'honneur d'avoir sous mes ordres directs.

M. Gaudin de Villaine. — C'est votre devoir de les défendre; mon droit est de les critiquer.

M. le Ministre. — Non, monsieur Gaudin de Villaine; je manquerais à mon devoir si, connaissant des défaillances, je ne les signalais pas et ne les réprimais pas. (*Très bien! Très bien! Applaudissements à gauche.*)

Mais je manquerais également à mon devoir si, ayant eu l'honneur d'avoir sous mes ordres de braves gens comme ceux que j'ai vus faire leur devoir et plus que leur devoir dans les circonstances que nous venons de traverser, je ne leur rendais pas à la tribune le témoignage qui leur est dû. (*Nouveaux et vifs applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Gaudin de Villaine. — Je leur ai rendu hommage; j'ai même demandé des gratifications pour eux. (*Exclamations à gauche.*)

M. le Ministre. — Vous avez dit, monsieur Gaudin de Villaine, — et je demande pardon au Sénat de me servir de ces expressions, ce sont celles dont vous avez usé vous-même, — vous avez dit que, dans les circonstances que nous venons de traverser, le service de la navigation, le service hydrométrique avaient été « au-dessous de tout ».

Voilà une condamnation sommaire!

Je voudrais bien savoir sur quels faits elle se

fonde? Le service de la navigation dans Paris possède à sa tête un ingénieur en chef que je suis heureux de nommer à la tribune du Sénat, M. Drogue.

Je l'ai vu, depuis le début de l'inondation, passer les nuits et les jours, refuser malgré mon insistance de prendre un repos qui lui était indispensable, donner l'exemple à tout le monde et prendre les mesures les plus utiles pour, autant qu'il dépendait de nous, limiter les effets de l'inondation.

M. Gaudin de Villaine. — Nous sommes d'accord.

M. le Ministre. — Que reproche-t-on, messieurs, au service à la tête duquel il était placé? Je n'ai constaté dans le discours de M. Gaudin de Villaine qu'un grief : le service de la navigation aurait négligé d'ouvrir les écluses, notamment l'écluse de la Monnaie. Je me suis permis alors — et je m'en excuse — d'interrompre d'un mot l'honorable M. Gaudin de Villaine; on dit qu'il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée, mais quand il s'agit d'une écluse, il faut, quand une porte est ouverte que l'autre soit fermée et, s'il n'est pas impossible d'ouvrir en même temps les deux portes d'une écluse, il n'y a pas d'opération plus dangereuse et que l'art des ingénieurs conseille moins.

J'ajoute que cette opération périlleuse était, par surcroît, complètement inutile et, pour en

avoir la preuve il suffit de comparer la section de l'écluse et la surface mouillée du fleuve au même point. A la Monnaie, la section de l'écluse est de 50 mètres carrés, pour une section totale de 1.500 mètres carrés, soit 4 °/₀; à Suresnes, elle est dè 100 mètres carrés pour 2.000 mètres carrés, soit 5 °/₀; de sorte que, si on avait voulu — ce qui n'eût pas été, je le répète, sans présenter les risques les plus graves — tenter d'ouvrir les deux portes des écluses, on l'eût fait pour un résultat insignifiant.

On ne l'a pas fait et on a eu raison. Si on n'a trouvé que ce reproche à adresser au Service de la navigation, vous ne m'en voudrez pas de passer et d'arriver à un autre service qu'on a traité non moins rudement.

Il s'agit du service hydrométrique.

Je tiens à associer, parce que je le dois, aux éloges que j'ai fait tout à l'heure de M. l'Ingénieur en chef Drogue, son collègue, l'ingénieur en chef du service hydrométrique, M. Nouailhac-Pioch. Le dévouement qu'il a montré, l'activité dont il a fait preuve, son esprit d'initiative sont au-dessus de tous les éloges. (*Très bien ! très bien !*)

On a dit qu'il y avait eu, entre le service hydrométrique et le service météorologique je ne sais quels conflits au détriment de l'intérêt général. C'est absolument inexact; le service hydrométrique a reçu du service météorologique,

à toutes les heures, toutes les indications utiles et, à aucun moment, il n'y a eu entre ces services, pas plus d'ailleurs qu'entre les autres, aucune espèce de frottement ni de conflit.

M. Gaudin de Villaine. — En tout cas, on n'a pas prévenu les intéressés.

M. le Ministre. — Nous allons voir; j'y venais. Vous dites qu'on n'a pas prévenu les intéressés. Le service hydrométrique a envoyé, pendant tout le courant de l'inondation, comme c'est d'ailleurs son devoir strict en vertu des règlements arrêtés d'accord entre les ministères de l'Intérieur et des Travaux publics, des centaines de dépêches par jour aux préfets, aux sous-préfets, aux ingénieurs et aux maires.

M. Bassinet. — C'est absolument exact.

M. le Ministre. — Mais s'il a donné toutes les informations qu'il avait, quelle a été la valeur de ces informations? J'ai là un graphique qui établit, jour par jour, le rapport entre la crue atteinte et la prévision fournie la veille par le Service hydrométrique.

Sauf un jour et sur un point, à Corbeil, par suite d'une non-transmission de dépêche, le service hydrométrique a partout prévu, vingt-quatre heures au moins à l'avance, la hauteur de la crue qui allait survenir. Est-ce à dire que tout soit parfait? En aucune manière. Est-ce à dire que ce service n'ait pas à recevoir des moyens d'action plus perfectionnés? Je suis

convaincu qu'il le faut. Je l'ai dit, messieurs, dans une interwiew sur laquelle, intervertissant les rôles, je demande à l'honorable M. Gaudin de Villaine la permission de lui adresser une question. (*Sourires.*)

Il a bien voulu, au *Journal officiel*, mettre entre guillemets les paroles suivantes qu'il a dit m'avoir été attribuées. Voici ce que j'aurais dit :

« ... Vouloir mettre désormais à l'abri les services publics dont le système articulé maladroitement a sombré lamentablement dans l'impuissance... »

Je me suis permis immédiatement de répondre dans une une interruption : « Ce n'est pas moi qui ai dit cela, je suis sûr de ne pas l'avoir dit parce que je suis sûr de ne l'avoir jamais pensé. »

Mais il y a quelque chose que je voudrais bien savoir : c'est où l'on a prétendu que je l'aurais dit. J'ai eu beau relire l'interwiew en question, je n'y ai pas trouvé une parole de celles que l'on me prête. J'ignore, par conséquent, qui me les a prêtées. Ce que je sais, c'est que je ne les ai pas prononcées.

M. Bassinet. — M. Flaissières a dit qu'on ne prête qu'aux riches.

M. le Ministre. — Je demande pardon au Sénat d'être ainsi entré dans des détails peut-être un peu minutieux (*parlez! parlez!*); mais il comprendra qu'il m'était indispensable de remettre les choses au point.

Je ne suis pas disposé à répondre au réquisitoire de l'honorable M. Gaudin de Villaine par un panégyrique. Je demande simplement au Sénat, et je sais à qui je m'adresse, de juger froidement, en connaissance de cause, les hommes et les institutions. Je n'ai pas relevé, et je le fais d'un mot pour ne pas paraître, par mon silence, donner un acquiescement à cette autre fable, l'incident de cet ingénieur du chemin de fer de l'État inondant la commune de Colombes et se sauvant si bien que l'on n'a pas pu retrouver ses traces. (*Rires.*) C'est encore une légende qui a surpris la bonne foi de M. Gaudin de Villaine.

M. Gaudin de Villaine. — L'inondation est une légende ?

M. le Ministre. — Non ; ce qui est une légende, c'est l'attitude que vous prêtez aux ingénieurs du chemin de fer de l'État.

M. Gaudin de Villaine. — Le fait demeure.

M. le Ministre. — Pas du tout. Ce qui demeure, c'est que Colombes a été inondé. Mais ce qui ne demeure pas, c'est qu'il l'ait été par le fait des ingénieurs du chemin de fer de l'État. (*Très bien! très bien!*)

La vérité, messieurs, c'est que Colombes était inondé et que l'eau se déversait par-dessus la digue, recouvrant l'égout collecteur de la Ville de Paris, lorsque, très sagement, les ingénieurs, qui ne pouvaient plus à cette heure compromettre en quoi que ce soit le sort de la commune de

Colombes, déjà inondée, ont fait dans cette levée un certain nombre de saignées pour régulariser l'écoulement des eaux et pour tâcher d'éviter que le remblai du chemin de fer ne fût balayé par le flot qui arrivait.

M. Gaudin de Villaine. — Voulez-vous me permettre une interruption ?

M. le Ministre. — Je vous en prie.

M. Gaudin de Villaine. — Comment expliquez-vous la délibération du conseil municipal de Colombes et la protestation du maire? Tout cela est apocryphe.

M. le Ministre. — Non, mais vous avez vous-même, Monsieur Gaudin de Villaine, constaté hier à la tribune avec, m'a-t-il semblé, une pointe de regret, que le maire de Colombes avait été modéré dans ses plaintes. Et s'il a été si modéré c'est qu'il savait très bien que les ingénieurs des chemins de fer de l'État n'avaient en réalité rien à se reprocher.

Messieurs, j'en viens, dans un très bref exposé, à dire au Sénat comment, au ministère des Travaux publics, sous la haute direction de M. le président du Conseil, et en plein accord avec lui, nous avons organisé la défense contre l'inondation. Il m'a paru que la préoccupation essentielle devait être de centraliser et de coordonner l'action de tous les services qui avaient à un titre quelconque à lutter contre l'inondation.

M. L'AMIRAL DE CUVERVILLE. — Très bien ! Vous avez parfaitement raison.

M. LE MINISTRE. — Et c'est pour cela que, dès le premier jour, j'ai organisé dans mon cabinet une conférence à laquelle prenaient part le directeur de la navigation et le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics, ainsi que le directeur du cabinet et le chef du cabinet technique, l'ingénieur en chef du service hydrométrique, l'ingénieur en chef de la navigation de la Seine, le directeur de l'exploitation téléphonique, un représentant du ministère de la Guerre, l'inspecteur général chef du service de la voie publique et de l'éclairage, l'ingénieur en chef du service des eaux et de l'assainissement, un représentant de la préfecture de police, l'architecte voyer en chef de la Préfecture de la Seine et l'inspecteur général qui a dans ses attributions le service ordinaire et vicinal du département de la Seine.

Ces conférences se sont tenues au début de l'inondation deux fois par jour, à 11 h. 1/2 du matin et à 5 h. 1/2 du soir; et à l'heure actuelle elles ont lieu encore tous les deux jours. Nous y avons examiné la question des moyens de transport, celle des chemins de fer, les instructions à donner pour le ravitaillement de Paris, pour faciliter — c'est une des questions que me posait l'honorable M. Gaudin de Villaine — l'exode des populations sinistrées, l'entente entre les

compagnies de chemins de fer, la vérification de l'état des égouts, des ponts et des points critiques, le procédé à adopter pour la sauvegarde, ou le rétablissement des télégraphes ou des téléphones, et enfin toutes les mesures qu'aurait commandées l'état sanitaire.

Nous avons fait tous, chacun à notre place, modestement, sans bruit, notre devoir, du moins nous avons tâché de le faire.

M. Gaudin de Villaine. — Je n'en doute pas.

M. le Ministre. — ... Et je suis très heureux, je le répète, de rendre à mes collaborateurs, à tous, car je les ai vus à l'œuvre, le témoignage que tous ont ont été au-dessus de ce qu'on pouvait attendre d'eux, et que des chefs aux plus humbles agents tous ont donné l'exemple du devoir simplement compris et strictement accompli. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements à l'extrême gauche.*)

C'est l'œuvre d'hier ; reste l'œuvre de demain. Ce n'est pas, ce ne peut être, je le crois du moins, l'œuvre d'un homme. Et c'est ce qu'a pensé M. le président du Conseil en instituant une Commission dont il a ainsi défini le but dans son rapport au Président de la République :

« Le Gouvernement estime qu'il ne suffit pas de régler le présent, il est nécessaire d'envisager l'avenir.

« Il faut rechercher toutes les mesures propres à prévenir le retour de pareils fléaux ou

tout au moins à en diminuer l'intensité. Il faut déterminer les précautions à prendre pour éviter que les inondations comme celles qui viennent de sévir, notamment sur Paris et sa banlieue, ne soient une cause de trouble et même d'arrêt pour les services publics essentiels, dont dépend la vie même de la nation : moyens de communication (chemins de fer, tramways), postes, télégraphes, téléphones, éclairage, chauffage et distribution de la force motrice par le gaz et l'électricité. »

La Commission s'est réunie et voici, messieurs, son programme dressé par son éminent président, M. Albert Picard :

Service de l'annonce des crues. — Organisation du service. — Conditions dans lesquelles il a fonctionné. — Améliorations qu'il doit recevoir. (*Très bien ! très bien !*)

Quais et ponts. Etat actuel. Améliorations à réaliser. Débouchés des ponts.

Egouts de Paris. Evacuation et destruction des gadoues et matières de vidange.

Ouvrages souterrains. Chemin de fer du quai de la rive gauche entre Austerlitz et Orsay...

M. Gaudin de Villaine. — Allez-vous boucher les ouvertures ?

M. le Ministre. — ... Chemin de fer Métropolitain, chemin de fer du Nord-Sud.

Monsieur Gaudin de Villaine, permettez-moi de vous répondre que ce n'est pas à moi qu'il

appartient de discerner les causes et d'indiquer les remèdes.

Lorsque la Commission, dans le plus bref délai, soyez-en certain, aura, sur tous les points de ce programme, donné des conclusions étudiées et motivées, les seules qui puissent compter, je vous donne l'assurance que le ministre des Travaux publics ne perdra pas une heure pour que ces conclusions soient adoptées et ces solutions réalisées. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Pour le moment, il ne paraît pas sans intérêt de faire entièrement connaître au Sénat les points sur lesquels vont porter ses études, et je continue mon énumération :

Les moyens de transport : tramways et grandes lignes de chemins de fer ;

Les canalisations, télégraphes et téléphones, distribution d'électricité, de gaz et d'air comprimé ;

Les questions relatives aux communes suburbaines ;

La crue dans ses rapports avec la situation forestière.

Enfin un rapport sera consacré aux mesures générales dont je parlais tout à l'heure en répondant à l'honorable M. Audiffred : rappel des études antérieures, revue des idées émises à propos de la crue actuelle, établissement de réservoirs, aménagement de certains cours d'eau,

ouverture de bras de décharge, aperçu des dépenses.

Telle est, messieurs, l'œuvre considérable mais très précise que la Commission a à accomplir. Vous pouvez être certains qu'elle la mènera à bien et que, je le répète, le Gouvernement ne négligera rien pour, aussitôt les solutions indiquées, les faire passer du domaine des idées dans celui des faits. Ce sera la conclusion nécessaire et utile des événements sur lesquels nous venons de passer.

Mais laissez-moi vous dire que, tout de suite, il est une autre conclusion, et celle-là plus réconfortante, que nous pouvons en dégager. Nous avons vu le pays, pris à l'improviste par une catastrophe dont personne n'a essayé de diminuer la grandeur, y faire face dans des conditions qui ont suscité l'admiration de tous. (*Très bien! très bien!*)

M. Gaudin de Villaine. — Nous sommes d'accord.

M. le Ministre. — Nous avons vu le pays, soumis tout à coup comme à un essai de mobilisation, faire preuve des qualités natives de notre race, plus forte et plus riche que jamais. (*Très bien! très bien! à gauche.*) Nous aurons à continuer, avec le concours du Parlement, nous aurons à faire demain disparaître les pires traces de ce sinistre, mais j'ose dire que, des mauvais jours que nous avons passés, il restera pour tous

le souvenir, fortifiant et salutaire, d'une épreuve redoutable noblement subie, et d'un merveilleux élan de solidarité humaine. (*Très bien! très bien! et vifs applaudissements sur un très grand nombre de bancs.*)

INAUGURATION
DU MONUMENT DE L'UNION POSTALE

L'Union postale universelle a commémoré sa fondation, le 4 octobre 1909, par l'inauguration à Berne d'un monument dû au sculpteur français de Saint-Marceaux. M. Millerand, en présence du président de la Confédération helvétique et des représentants des puissances étrangères, a retracé l'histoire de l'Union postale :

Monsieur le Président de la Confédération,
Messieurs,

Il y a quatre ans, dans cette même salle, je prenais part au Banquet de Clôture de la Conférence qui venait de poser les bases de l'entente internationale relative au travail des femmes.

Je m'y retrouve aujourd'hui pour fêter, avec les représentants qualifiés du monde entier, l'inauguration du monument commémoratif de la fondation de l'Union Postale universelle.

La noble République Helvétique et sa capitale

fédérale semblent prédestinées à recevoir ces assemblées de paix et de progrès social.

Favorisée de la nature, la Suisse n'a pas voulu se satisfaire d'être l'asile d'élection où de toutes parts on accourt pour demander à la tranquillité de ses campagnes et de ses lacs la sérénité bienfaisante qui apaise et calme les nerfs, à l'air pur de ses montagnes la force qui répare et reconstitue l'organisme.

Elle a nourri l'ambition d'appeler à son foyer et d'y unir pour des œuvres de science et de civilisation tous les peuples du monde. Ils ont entendu son appel.

Aussi est-ce tout naturellement à Berne que, pour répondre à l'initiative de M. de Stéphan, directeur général des Postes de l'empire allemand, se réunissait le 15 septembre 1874 le Congrès qui, appliquant les principes posés en 1863 par la conférence de Paris à l'appel du Post master général des Etats-Unis M. Blair, devait fonder l'Union postale universelle.

Ce n'est pas devant vous, messieurs, dont beaucoup ont vécu son histoire et qui tous la connaissez par le menu, qu'il siérait d'en retracer les phases et d'en suivre de Congrès en Congrès à Berne, à Paris, à Lisbonne, à Bruxelles, à Vienne, à Washington, à Rome, le prodigieux essor.

Le rapprochement de quelques chiffres empruntés à des statistiques qui me sont plus fa-

milières fera apparaître à tous les yeux l'élan formidable imprimé au mouvement postal par l'abaissement et l'uniformité des taxes : résultat bienfaisant, entre beaucoup d'autres, de l'Union postale.

À s'en tenir aux seules correspondances échangées entre la France et les autres pays, on constate que leur nombre, après s'être élevé de 22 millions en 1855 à 39 en 1865 et, dans la période décennale suivante, de 39 à 67, saute, en 5 ans, de 1875 à 1880, de 67 à 104 ; de 104 à 165 millions, dans la période décennale comprise entre 1880 et 1890 ; de 165 à 239 millions, de 1890 à 1900, pour bondir enfin, dans les 7 premières années du vingtième siècle, du chiffre de 239 à celui de 355 millions.

Plus éloquente que tous les discours, cette aride nomenclature proclame les services rendus à l'humanité par l'Union postale.

Aucune entente peut-être n'avait plus d'obstacles à franchir pour s'établir : aucune n'a noué entre les nations des liens plus étroits et plus solides.

Pour la fonder, chaque peuple devait renoncer aux ressources acquises parfois considérables qu'il tirait de l'exploitation de la Poste et consentir ce sacrifice dans l'espoir, que des esprits inquiets pouvaient taxer de chimérique, de voir l'augmentation du trafic compenser l'abaissement des tarifs.

A l'âpreté fiscale succédait le désintéressement financier. Les vieilles barrières tombaient pour laisser librement circuler les idées. C'était une révolution.

Elle eût été impossible sans l'intime collaboration qui s'est spontanément formée entre les offices postaux devenus comme les membres d'une même famille, tous voués d'un même cœur au succès de l'œuvre commune.

M'excuserez-vous, messieurs, si je confesse le sentiment peut-être un peu égoïste de joie et de fierté qui a envahi le cœur des délégués français en contemplant tout à l'heure le monument dû au génie de René de Saint-Marceaux qui traduit si magistralement dans la pierre l'idée maîtresse de l'Union postale?

Les cinq messagères qui de leur vol léger enveloppent le globe ne symbolisent pas seulement les cinq parties du monde reliées l'une à l'autre par la lettre qu'elles se transmettent.

Elles évoquent devant nos yeux et à notre pensée reconnaissante le souvenir des humbles travailleurs qui, par milliers, à toutes les heures et par tous les temps, assurent, sur tous les points du monde, les communications postales.

Dans l'éloquent discours par lequel il ouvrait en 1906 les travaux du Congrès de Rome, le ministre des Postes et des Télégraphes d'Italie saluait « l'innombrable multitude de travailleurs des postes, depuis l'humble piéton qui parcourt

l'âpre et solitaire montagne jusqu'à l'ambulant des chemins de fer, exposé dans son fébrile travail à tous les accidents ».

C'est à eux, c'est à nos dévoués collaborateurs, c'est à ces modestes artisans de la grande œuvre dont nous commémorons aujourd'hui la fondation, que, sûr de traduire fidèlement vos sentiments unanimes, je vous demande de lever avec moi vos verres.

BANQUET BLÉRIOT

Blériot venait de traverser la Manche en aéroplane. A son retour, salué d'un vif enthousiasme, un banquet lui fut offert, auquel le ministre des Travaux publics tint à assister. Il y prononça l'allocution que voici :

En succédant à mon collègue et ami Barthou au département des Travaux publics, je savais trouver dans mes attributions de ministre des voies et communications celles dont je suis fier, de protecteur officiel de l'aviation.

Comment me serais-je imaginé que mon premier acte ministériel fût de saluer, au nom du Gouvernement de la République, le vainqueur de l'air, l'inventeur génial, le tranquille héros dont le nom depuis une semaine jaillit comme une fanfare de toutes les bouches françaises!

Quels résultats pratiques nous promet, dans un prochain avenir, le succès de Blériot? le profane que je suis laisse à de mieux informés ou à de plus perspicaces le soin de les prophé-

tiser. Si les avis peuvent être partagés sur les conséquences immédiates de cette victoire de l'audace et du génie humains, il n'y a qu'une voix pour annoncer la conquète de l'air!

Après la terre, après l'eau, voici que l'homme s'asservit un nouvel élément. Les imaginations qui nous apparaissaient comme les plus chimériques, les plus folles, il semble que nous soyons sur le point de les réaliser, et que, sous nos yeux, au-dessus de nos rues et de nos places, évoluent déjà, en leurs élégants et hardis sillages, les hommes-oiseaux.

Si l'autre jour, monsieur, à votre arrivée à Paris, une si débordante explosion d'enthousiasme vous a accueilli, ne l'attribuons pas seulement à la prodigieuse merveille, au miracle incroyable qui venaient d'être réalisés. Plus encore que le résultat obtenu, le peuple de Paris acclamait, en son sûr instinct, la réunion chez l'un des siens des qualités maîtresses de notre race qui l'avaient rendu possible. La France se reconnaissait en vous.

Ce don de l'invention qui résout par la simplicité et la logique des problèmes qu'on aurait jurés insolubles ; cette force d'âme qui affronte comme en se jouant les plus terrifiants périls, ne sont-ce pas les traits caractéristiques de notre génie national? En les retraçant, n'est-ce pas votre portrait, monsieur, que j'esquisse?

Et comme si vous aviez tenu que personne ne pût s'y méprendre et que votre victoire fût vraiment une victoire à la française, vous y avez associé le sourire et la grâce de la compagne exquise et vaillante qu'avec vous la voix populaire a confondue dans un même élan d'admiration et de gratitude.

Au nom du pays, soyez glorifiés, Blériot, et Latham dont vous ne me pardonneriez pas d'oublier en cet instant les efforts demain victorieux. Soyez glorifiés et soyez remerciés, messagers de la paix et de la science, dont le vol audacieux apporte à l'humanité comme la révélation d'un monde nouveau.

Messieurs, je vous demande de lever nos verres à la gloire de l'aviation et de ses soldats, à Blériot, à Latham.

EN L'HONNEUR DE BLÉRIOT

Lorsqu'eut lieu, peu de temps après la traversée de Blériot, le don, par les soins du journal *Le Matin*, de son aéroplane au Conservatoire des Arts et Métiers, un banquet fut donné auquel M. Millerand, revenu tout exprès de Dunkerque, tint à assister.

Messieurs,

Excusez l'incorrection de ma tenue : elle est celle d'un homme qui, conférant il y a cinq heures à peine sur le port de Dunkerque avec la Chambre de Commerce, n'a pris que le temps de sauter en wagon et de wagon en auto pour accourir joindre ses félicicitations à celles si méritées, qui, tout le long de cette journée, ont salué les organisateurs de cette belle fête et ses héros.

Cela a été une grande joie pour moi qui, depuis sept ans président de son Conseil d'administration, ai vécu la vie du Conservatoire national des Arts et Métiers, d'apprendre que le *Matin*

avait pris la généreuse initiative d'offrir le monoplan sur lequel Blériot a traversé la Manche à cette noble maison de l'invention et du génie. Nul asile mieux que celui-là n'était qualifié pour abriter le glorieux appareil.

Blériot pourra savourer encore bien des triomphes, battre tous les records, ceux de ses rivaux comme les siens propres, il ne connaîtra plus, nous ne connaîtrons plus nous-mêmes l'émotion irrésistible provoquée par son succès, par cette incroyable nouvelle : « Blériot a traversé la Manche en aéroplane ».

Le 25 juillet 1909 marque une date dans l'histoire de l'humanité ; c'est une belle inspiration que d'avoir, pour la célébrer, réuni à Paris aux compatriotes de Blériot notre hôte éminent de ce soir, le premier citoyen de Douvres.

Certes, nos voisins de l'autre côté du Détroit ont dû éprouver une stupéfaction bien compréhensible lorsqu'ils ont vu apparaître, planant au-dessus de la mer, le grand oiseau qui venait de France.

Peut-être n'ont-ils pu se défendre tout d'abord d'une secrète appréhension à songer que le splendide isolement de leur île était menacé et qu'une route nouvelle venait de s'ouvrir à travers les airs pour pénétrer du continent jusqu'à elle.

Je connais trop le robuste bon sens, l'esprit pratique de notre ami John Bull, pour craindre qu'il ait longtemps tenu rigueur à Jacques Bon-

homme de la victoire qu'il venait de remporter sur la nature pour le bien de l'humanité.

Tout au contraire. Avec cette énergie de volonté, cette persévérance dans l'effort qui sont le secret de sa force, il n'a plus pensé qu'à utiliser et à perfectionner au plus vite l'invention nouvelle.

Heureuse rivalité qui ne peut que fortifier et resserrer l'Entente cordiale, cette amitié franco-anglaise qui, pas plus que l'alliance franco-russe, n'est une menace pour personne, mais qui, comme elle, au contraire, étant un gage de sécurité, devient un élément de paix! C'est elle, c'est l'amitié franco-anglaise qu'en même temps que le succès de Blériot, nous fêtons ce soir; et sous quelle forme le ferions-nous qui réponde plus exactement aux sentiments de notre hôte comme à nos sentiments personnels, qu'en levant respectueusement nos verres en l'honneur du souverain éminent qui, par son tact, son aménité, sa finesse, sa connaissance des hommes et son expérience des choses, a contribué plus que personne, de ce côté-ci du Détroit comme de l'autre, à rendre populaire et indestructible l'Entente cordiale?

A Sa Majesté Edouard VII!

LE CIRCUIT DE L'EST

A l'issue du Circuit de l'Est, épreuve d'aviation organisée en septembre dernier, un banquet eut lieu en l'honneur des triomphateurs, offert par les soins de l'Aéro-Club de France. Le général Brun, ministre de la Guerre, y assistait, entouré d'un grand nombre de personnalités. M. Millerand prononça l'allocution suivante :

Je ne prends la parole que pour m'acquitter d'une dette en remerciant l'Aéro-Club de France de m'avoir associé à M. le général Brun dans la présidence de cette belle fête.

Si c'est au ministre de la Guerre que revient l'honneur de parler, ce soir, au nom du Gouvernement, il ne le doit pas seulement à des raisons protocolaires.

J'ai fait mes débuts comme ministre de l'Aviation en allant recevoir à la gare du Nord, vous vous rappelez au milieu de quel concours de peuple et de quel enthousiasme, Blériot qui venait, par sa traversée de la Manche, de démontrer que l'homme avait conquis les airs.

Depuis cet émouvant exploit jusqu'à la triom-

phale réussite du Circuit de l'Est, que nous fêtons particulièrement ce soir ; du 25 juillet 1909 au 17 août 1910, pour nous arrêter là, et sans parler ni de Weyman volant de Paris à Clermont, ni de Bielovucie renouvelant en aéroplane la course classique Paris-Bordeaux, ni de l'héroïque et infortuné Chavez franchissant les Alpes ; que de transformations survenues, en ce court espace de temps, dans l'art de l'aviateur !

La moins intéressante n'est certes pas qu'il soit devenu l'auxiliaire hardi et souple de la défense nationale. Et c'est parce qu'il a revêtu cet aspect nouveau que je vais céder la parole à mon collègue de la Guerre.

La France a vu avec une joie patriotique ses officiers et ses soldats s'élancer sur les traces de leurs camarades : le sous-lieutenant Paulhan et le sapeur Latham.

Instruit par la plus cruelle leçon qu'il n'est de garant indéfectible du Droit que la Force, notre pays entend appuyer ses volontés pacifiques sur une armée et sur une marine capables d'inspirer aux uns la confiance, aux autres le respect. Il salue avec allégresse l'arme nouvelle dont sont dotées ses armées.

Quels services est-elle appelée à leur rendre en temps de guerre, ce n'est pas à moi qu'il appartient d'essayer de le prévoir. Ce que je sais, c'est qu'il n'en est point qui convienne mieux aux qualités fondamentales de notre

race : l'initiative et l'audace, qui en favorise davantage l'essor, et qui constitue ainsi, dans la paix même, un plus précieux instrument d'éducation et d'entraînement.

Aussi est-ce dans un double sentiment de confiance et de gratitude que je vous convie à vous unir à moi pour lever nos verres en l'honneur de l'Aéro-Club de France, c'est-à-dire de l'aviation et de nos aviateurs.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU TOURING-CLUB

M. Millerand, qui a eu la bonne fortune de pouvoir créer l'Office du Tourisme et qui n'est demeuré étranger à aucune des questions soulevées par la pratique des sports et du tourisme, avait tenu à présider, le 5 décembre 1909, l'assemblée générale du Touring-Club. Il est d'ailleurs l'un des membres les plus anciens de cette grande association, et le président, M. A. Ballif, ne manquait pas de l'en faire souvenir, en lui rappelant qu'il était inscrit sous le numéro 10535. A ce discours, M. Millerand répondit dans les termes que voici :

Messieurs,

Le numéro 10535 est très heureux que les hasards de la politique lui donnent, cette année, le plaisir et l'honneur de présider votre assemblée générale et d'apporter, ainsi, à une association dont — M. le Président l'a, tout à l'heure, rappelé — je suis l'un des « anciens », les remerciements et les félicitations qui vous sont si largement dus.

La présence, à cette assemblée générale, de M. le représentant du Président de la Répu-

blique, qui voudra bien reporter à M. Armand Fallières l'hommage de nos respects et de nos remerciements (*applaudissements*), et aussi des représentants de mes collègues qui ont tenu à vous donner une marque effective de leur gratitude et de leur sympathie, est une preuve de plus que les Pouvoirs publics ne se désintéressent pas de votre prospérité.

Et comment, messieurs, le pourraient-ils faire? Que de services, vous rendez, chaque jour, à notre pays! le premier de tous et le plus ancien, — celui qui remonte au jour même de votre fondation — est d'avoir développé, dans tous les milieux, le goût et l'habitude des sports et d'avoir ainsi servi cette cause nationale par excellence qui est l'*amélioration de la race*.

La pratique modérée des sports est, en effet, une école admirable d'endurance, de sang-froid et d'initiative; elle fait des hommes et des femmes bien équilibrés, au moral comme au physique; elle rend aussi au pays le plus grand et le plus précieux service.

Mais — votre Président le rappelait, tout à l'heure — vous n'encouragez pas les sports seulement en vous plaçant au point de vue de la distraction et de l'agrément. Vous envisagez un autre point de vue, le plus strictement et le plus immédiatement utile; j'en ai eu, ces vacances mêmes, un exemple personnel. J'étais allé, par le devoir de ma fonction, visiter la région qu'un

de mes collègues de la Chambre a appelée *les Pyrénées inconnues*, une de ces admirables parties de la France qui sont, en effet, trop peu connues encore, — la Cerdagne. Et je visitais ce bijou qui s'appelle Montlouis, lorsque du très humble bureau de poste de la petite ville sortit le receveur des postes qui vint me faire cette confidence : « Monsieur le ministre, j'ai reçu du « Touring-Club, l'hiver dernier, trois paires de « skis pour mes facteurs, mais j'en aurais besoin « encore de quelques paires. Est-ce que vous ne « pourriez pas les demander pour moi au Tou- « ring-Club ? » (*Rires.*) Je n'ai pas manqué, messieurs, à mon retour à Paris, de me faire l'interprète de ce vœu et je n'ai pas besoin de vous dire que votre aimable Président m'a immédiatement donné satisfaction.

Ainsi vous êtes — et depuis longtemps — les auxiliaires particulièrement utiles du ministre des Postes ; vous l'êtes, plus encore du ministre des Travaux publics. Je n'en veux pour preuve que le sacrifice que vous vous êtes imposé pour cette admirable *Route des Alpes* qui va être un des joyaux de notre pays et pour la construction de laquelle, département, Etat, Touring-Club associent (en France !) leurs efforts. (*Applaudissements prolongés.*)

Ce que je puis vous promettre, c'est qu'à votre initiative, à votre concours, le ministre des Travaux publics répondra par la hâte la plus dili-

gente. Dès à présent, on prépare les avant-projets. Il ne dépendra pas de nous que, dans le plus bref délai, les travaux ne puissent, bientôt, être commencés. (*Applaudissements.*)

Des routes de ce genre ont principalement pour but d'amener les touristes, les étrangers... et les Français, à des sites si dignes d'admiration. C'est dire qu'un des premiers devoirs qui vous incombent, qui nous incombent, est la conservation et la défense de ces sites. Vous n'y avez pas manqué, et M. le Président rappelait, tout à l'heure, avec infiniment de raison tout ce que votre Commission des Sites et des Monuments a fait à ce point de vue.

Eh bien, quoi qu'en aient dit quelques détracteurs, le ministère des Travaux publics n'est pas non plus étranger à cette œuvre de conservation et de défense ; il manquerait singulièrement à ses devoirs s'il en était autrement.

Je relisais, il y a quelques jours, la circulaire d'un de mes prédécesseurs, qui fut un amateur distingué des arts, mon regretté ami, M. Maruéjouls, et les conseils qu'avec tant de goût et d'autorité il adressait à nos ingénieurs. La tradition qu'a laissée derrière lui M. Maruéjouls n'est pas, je vous prie de le croire, près de disparaître, et je serai, quant à moi, très heureux de vous en apporter la preuve à propos, précisément, d'un de ces sites, merveilles uniques de la nature et de l'art, qu'on ne saurait, sans un

véritable sacrilège, laisser, je ne dis pas disparaître, mais menacer, — je veux parler du Mont-Saint-Michel. (*Applaudissements.*)

Pour la défense du Mont-Saint-Michel, le ministre des Travaux publics n'est, comme il convient, que l'auxiliaire et le modeste collaborateur du ministre des Beaux-Arts. Il étudie les projets qu'on lui demande pour réaliser la sauvegarde du Mont-Saint-Michel dans les conditions mêmes où les Beaux-Arts le jugent convenable. Je puis vous dire que, saisi, au moment où j'arrivais au ministère, des conclusions de la Commission instituée aux Beaux-Arts, j'ai immédiatement prescrit aux ingénieurs du service d'apporter la plus grande activité à réaliser les projets qui leur étaient demandés et à mettre sur pied des solutions fermes et précises qu'il n'y aurait plus, avec l'approbation des Beaux-Arts, qu'à exécuter. Or, nous sommes aujourd'hui le 5 décembre, je puis vous donner l'assurance qu'avant la fin de l'année ces projets seront complètement achevés et prêts à être exécutés dès qu'on nous en donnera le signal. (*Applaudissements.*)

Des sites, messieurs, comme le Mont-Saint-Michel, comme la Cerdagne, comme ceux de la Route des Alpes, ne sont pas seulement d'inestimables joyaux qui forment à notre pays une parure sans rivale; ils sont, ils doivent être une part notable de la prospérité nationale. Et M. le Président avait bien raison, tout à l'heure, de

signaler la légèreté avec laquelle, pendant tant d'années, nous avons fait à nos voisins et à nos rivaux la plus gratuite comme la plus éclatante réclame, en vantant sans cesse les sites qu'on rencontrait hors de notre pays. Mais dans notre pays il en est, au moins autant, et de tous genres : de charmants et de magnifiques, de superbes et de terribles, qui peuvent supporter la comparaison avec ceux de tous les pays du monde, et, peut-être, aucun pays ne peut-il supporter la comparaison avec le nôtre au point de vue de la variété des sites. (*Applaudissements.*)

Mais mieux que nous, nos rivaux ont su mettre en valeur leurs sites et leurs beautés naturelles.

Vous êtes des membres du Touring-Club, vous avez le goût et l'habitude des sports, c'est dire que vous êtes des voyageurs. Tout comme moi, beaucoup de vous, sans doute, et je les envie, plus que moi ont passé la frontière ; ils ont été en Suisse, dans le Tyrol, en Allemagne, en Belgique, en Hollande, et je serais bien surpris si la plupart d'entre vous, en constatant avec quelle ingéniosité nos rivaux savaient mettre en valeur leurs sites, n'ont pas éprouvé au cœur un petit pincement, un petit regret, j'allais dire, le mot est trop gros, une légère humiliation en pensant que chez nous tant d'autres sites aussi beaux et plus beaux, peut-être, étaient inconnus parce que inaccessibles ou à peu près.

C'est là une situation que vous avez de longtemps aperçue, et en vérité, je n'apprendrai rien à personne, ni ici, ni au dehors, en rappelant quels efforts couronnés de succès le Touring-Club a faits dans tous les sens pour mettre fin à cette situation. Il a commencé une campagne qui a déjà donné des résultats excellents, mais irai-je trop loin en disant que ce qui a été fait sert surtout à mesurer ce qui reste à faire? Les résultats déjà obtenus ne sont et ne doivent être pour nous qu'un encouragement à faire beaucoup plus encore. Sans doute, le Touring-Club, l'Automobile-Club, le Club alpin français, les 250 syndicats d'initiative qui ont surgi, un peu partout, à votre appel, ont déjà accompli des merveilles; il s'en faut, et de beaucoup, que l'œuvre à réaliser soit, je ne dirai pas terminée, mais arrivée seulement à la moitié de sa course. Il faut la continuer.

Comment?

Je venais à peine d'arriver au ministère que mon attention était attirée à la fois par mon collègue des Affaires étrangères et par la presse sur une création qui venait de se produire en Autriche, — la création au ministère des Travaux publics d'une section de la circulation des étrangers. Ce n'est pas, d'ailleurs, une nouveauté, et en Autriche même, en Allemagne et en Suisse, il y a longtemps que le Gouvernement, les municipalités se sont unis aux particuliers et aux associations

privées pour aider de toutes les manières l'œuvre du tourisme.

J'aurais été, messieurs, un bien mauvais ministre si, mis en présence d'une question qui intéresse à un si haut degré l'avenir de ce pays et sa richesse, — j'avais passé indifférent sans même l'examiner. Sitôt que le problème m'a été signalé, je me suis tourné naturellement vers les conseillers que leur compétence et leur passé m'indiquaient, pour causer avec eux de ce qu'on pourrait faire. Ai-je besoin de dire que votre président était, à tous points de vue, le premier désigné pour que je prisse ses conseils? J'ai causé avec lui, avec d'autres; j'ai conféré avec mes services, j'ai étudié ce qui s'était fait au dehors, et je suis arrivé à une conclusion qui, en même temps qu'elle m'a valu — et j'en ai été très touché — beaucoup d'approbations, m'a attiré aussi — et je n'en ai été ni surpris, ni ému — quelques critiques.

Comment, a-t-on dit, — et je reconnais là, messieurs, le sentiment d'indépendance qui, heureusement, caractérise les associations telles que la vôtre, — comment, a-t-on dit, l'Etat va se permettre de s'occuper du tourisme! Messieurs, heureusement pour tout le monde, il y a quelque temps que l'Etat s'occupe avec vous du tourisme, et M. le Président voulait bien rappeler, tout à l'heure, que bien avant moi, mes prédécesseurs en venant à cette place même pré-

sider vos assemblées générales ont tenu à manifester publiquement au Touring-Club comme aux associations analogues la sympathie et l'appui du Gouvernement de la République. Mais j'entends et je comprends vos préoccupations. On n'a pas obtenu les admirables résultats auxquels vous êtes arrivés sans avoir le souci jaloux de veiller sur le patrimoine ainsi conquis. On désire, et c'est justice, examiner avec la prudence nécessaire toute initiative susceptible de compromettre des résultats si laborieusement acquis. Rien de plus naturel, rien de plus légitime. Mais, peut-être, pour juger ce qui est proposé, est-il bon de le connaître? De quoi donc s'agit-il? De créer une direction nouvelle? Point du tout, et la forme même à laquelle nous avons naturellement été conduits est à elle seule la garantie que ni le Touring-Club, ni l'Automobile-Club, ni aucune des associations qui, servant l'intérêt général, se sont, depuis tant d'années, et avec tant de succès, occupées de tourisme, n'ont rien à craindre de l'institution nouvelle. Que doit-elle être, en effet?

Voici le texte même qui définit, dans ses grandes lignes, l'organisme nouveau : « Il est créé au ministère des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes (dit un article de la loi de finances qui sera naturellement soumis et discuté au Parlement), un *Office national du Tourisme*, ayant pour objet de centraliser et de

tenir à la disposition du public les renseignements de toute nature concernant le tourisme sous toutes ses formes ; de rechercher tous les moyens propres à développer le tourisme et de provoquer toutes les mesures tendant à améliorer les conditions de transport, de circulation et le commerce du tourisme.

« L'Office national du Tourisme est investi de la personnalité civile.

« Un règlement d'administration publique prescrira les mesures d'exécution... »

Est-ce la première fois, messieurs, qu'un office de ce genre est créé ? Vous connaissez tous l'Office national du Commerce extérieur et l'Office colonial.

Qu'est-ce que doit être l'Office national du Tourisme ? Une institution qui vive en dehors du ministère, ayant à sa tête, comme les autres offices du même genre, un Conseil de perfectionnement composé en majeure partie non de fonctionnaires, mais d'hommes appartenant aux grandes associations sportives ayant en la matière une compétence certaine et indiscutable.

L'Office fera ce qu'il est impossible à chacune des associations isolées de faire.

Dans un esprit de méthode et d'unité, il unira et il coordonnera les efforts si louables dont je vous parlais tout à l'heure.

Voilà à grands traits et en raccourci le but que se propose et que doit atteindre cette œuvre

dressée... contre le Touring-Club !... En vérité, messieurs, ça n'est pas à un de vos « anciens », ça n'est pas à votre Président de se disculper d'un tel reproche.

L'Office nouveau sera le lien nécessaire entre tous ceux qui, sur quelques points du pays qu'ils se trouvent, se sont donné pour tâche de développer, de faire mieux connaître, de rendre plus accessibles les richesses naturelles que nous n'avons pas encore su, malgré tant d'efforts, faire connaître comme elles le méritent. (*Applaudissements.*)

Voilà l'œuvre que je poursuis, et je ne l'ai pas entreprise sans me rappeler avec fierté que j'étais un des membres de votre grande Association et que ce titre de membre du Touring-Club créait, peut-être, au ministre des Travaux publics un devoir plus étroit encore d'aider autant qu'il dépendrait de lui l'œuvre admirable à laquelle vous travaillez.

Au début de mon discours, je vous remerciais de cette œuvre ; je veux le terminer comme je l'ai commencé, en vous adressant, du fond du cœur, au nom du Gouvernement et au nom du pays, mes remerciements et mes félicitations. (*Applaudissements.*)

BANQUET DU SYNDICAT DES ENTREPRENEURS DES TRAVAUX PUBLICS

En présence des membres du Syndicat des entrepreneurs des Travaux publics, M. Millerand traita, le 20 décembre 1909, l'importante question des rapports du patronat et de la main-d'œuvre, d'une part, et, d'autre part, ceux des entrepreneurs des Travaux publics et de l'Etat.

Messieurs,

Pour répondre à l'aimable invitation que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, je n'avais pas besoin d'évoquer la tradition qui veut que le ministre des Travaux publics ne manque pas d'assister à ce banquet : il me suffisait de me rappeler mon passé, et je remercie votre président d'avoir bien voulu ne pas oublier qu'au pouvoir et depuis lors j'ai toujours placé au premier rang de mes préoccupations le développement de l'outillage économique de la France.

C'est, en effet, au ministère du Commerce, en 1899 et 1900, que fut élaboré, par le Conseil supérieur du Commerce et de l'Industrie, le programme qui, revu par mon ami M. Pierre Baudin, alors ministre des Travaux publics, devait être, quelques années plus tard, appliqué sous le nom, qui lui était bien dû, de programme Baudin.

Il y a quelques années, rentré dans le rang, j'étais au milieu de vous, vous vouliez bien le rappeler, à votre Congrès de Bordeaux, et j'y défendais cette conception de l'autonomie des ports que j'ai été profondément heureux, dès mon arrivée au ministère des Travaux publics, de concréter, dans un projet de loi que j'ai préparé avec le concours de mes collègues. Il a été déposé sur le bureau de la Chambre dès la reprise de ses travaux et, j'en ai la confiance, il ne tardera pas à devenir loi pour le grand bien de notre pays. (*Applaudissements.*)

Le développement de l'outillage économique, l'accroissement continu de la prospérité nationale sont les conditions nécessaires de toute politique vraiment digne de notre pays. Vous êtes, messieurs, les premiers artisans de cette prospérité nationale. (*Applaudissements.*)

Comment, en effet, l'imaginer sans le développement quotidien de ces grandes voies de transport, de ces routes qui font l'admiration des étrangers et notre orgueil, de ces chemins

de fer, de ces canaux, instruments indispensables du commerce et de l'industrie, que vous travaillez chaque jour, sous la haute direction du ministère des Travaux publics, à améliorer et à développer?

Il y a donc, entre vous et nous, une collaboration incessante, et c'est à bon droit, Monsieur le Président, que vous vous êtes présentés comme les auxiliaires de mon département. Nous ne l'oublions pas, mes collaborateurs et moi, et c'est pourquoi, lorsqu'il y a quelques mois on a mis sur le chantier cette grande réforme des adjudications publiques, vous avez été — et nous satisfaisions ainsi par avance à un des vœux que vous exprimiez tout à l'heure — appelés à faire connaître vos desiderata, et vous vouliez bien reconnaître vous-même qu'à chaque page du rapport considérable qui a été le résultat des travaux de la Commission, les indications que vous avez fournies sont mentionnées.

Cette question des adjudications publiques, qui vous préoccupe à un si légitime degré, qui ne préoccupe pas moins, croyez-le, le ministre des Travaux publics, est particulièrement angoissante lorsqu'on l'examine au point de vue qui vous a particulièrement sollicité dans l'intéressant discours que vous avez tout à l'heure prononcé, intéressant non seulement à raison des problèmes qu'il soulevait, mais aussi, mais

plus encore peut-être par la franchise avec laquelle, traduisant fidèlement, je le sais, les sentiments et les inquiétudes de vos collègues, vous vous êtes expliqué sur les difficultés quotidiennes qui, pour les entrepreneurs, se rattachent à l'emploi de la main-d'œuvre.

Vous n'attendez pas de moi que je sois venu au milieu de vous simplement pour échanger avec vous des congratulations et pour répondre à un discours comme le vôtre par des banalités. Veuillez donc me permettre, au risque de vous fatiguer et d'entrer dans des détails qui ne sont peut-être pas à leur place dans le cadre d'un banquet comme celui-ci, de m'expliquer avec quelque précision sur les points que, tout à l'heure, vous avez soulevés.

L'emploi de la main-d'œuvre dans les adjudications de travaux publics est aujourd'hui commandé par un décret dont, bien qu'il porte ma signature, vous me permettrez de parler, puisqu'aussi bien vous y avez fait le premier allusion. Je veux parler du décret du 10 août 1899. Si le mot n'était pas trop ambitieux, je dirais qu'au point de vue de l'emploi de la main-d'œuvre dans les entreprises de travaux publics, il constitue aujourd'hui en quelque sorte leur charte.

Que dispose-t-il?

Avant même que l'entreprise ne s'ouvre, au moment où les soumissionnaires se présentent à

l'adjudication, les conditions du travail sont fixées dans un bordereau des salaires annexé au cahier des charges; bordereau des salaires ou, pour être plus exact, des conditions du travail, puisque le bordereau ne règle pas seulement le salaire, mais aussi la durée de la journée de travail.

Conditions de travail qui sont déterminées par qui? Par les représentants des deux parties, soit qu'un accord soit intervenu entre les syndicats patronaux et les syndicats ouvriers, soit qu'à défaut de cet accord une commission mixte composée de représentants des deux parties ait fixé ou plus exactement constaté les conditions du travail de la région : salaire courant et journée normale.

Et puis, une fois ce bordereau des salaires fixé, le voici en application. Il a été arrêté par les représentants des deux parties, l'État n'a pas pris part à son établissement, il ne doit pas y intervenir, et je réponds ainsi à une préoccupation que j'ai saisie, dans quelques-uns des documents que vous avez bien voulu déjà me communiquer et qu'on retrouverait peut-être en un passage de votre discours.

L'État n'y intervient point parce qu'il est juste et naturel que ce soit entre les représentants des deux parties qui auront à exécuter le contrat du travail que se poursuivent les négociations destinées à en fixer les conditions.

Mais comment les représentants des deux parties fixent-ils ou plutôt constatent-ils les conditions du travail? Non pas d'une façon vague, mais bien pour chaque catégorie d'ouvriers, dans chaque profession. Je touche ici à une préoccupation que, dans la lettre très intéressante que vous m'avez adressée au nom du Syndicat des entrepreneurs, vous exprimiez, Monsieur le Président, lorsque vous disiez: « On ne peut pas prétendre appliquer à nos entreprises de travaux publics des salaires établis pour des entreprises d'une tout autre nature, par exemple pour des travaux exécutés dans des maisons particulières. Les entreprises de travaux publics constituent des travaux spéciaux en vue desquels il convient que soient arrêtés les salaires à y appliquer ».

Vous concluiez en émettant l'avis extrêmement intéressant, bien que difficile peut-être, en fait, à mettre en pratique, de constituer de grandes commissions régionales qui arrêteraient, pour des régions plus ou moins étendues, les salaires à appliquer dans vos entreprises.

Je ne répugne, quant à moi, nullement à cette suggestion, parce qu'elle répond précisément à la première des conditions suivant lesquelles doivent être fixés les salaires.

Non, ils ne doivent pas être fixés d'une façon vague et générale, mais arrêtés en vue d'un travail précis. Et ils doivent l'être aussi — je

fais ici allusion à une de vos préoccupations les plus vives et les plus légitimes — en vue de la quantité de travail à produire, en vue du rendement.

Qui dit salaire déterminé dit rendement corrélatif. (*Applaudissements.*)

Vous avez tout à l'heure parlé, mon cher Président, de paroles de violence, d'excitations contre lesquelles vous vous êtes élevé, vous n'avez pas douté que je ne partageasse là-dessus vos idées, vous avez eu raison. Voici, hélas! pas mal d'années que je m'occupe de politique; j'ai eu l'occasion de prendre la parole dans beaucoup d'assemblées, et des plus diverses; je puis me rendre cette justice que je n'ai jamais parlé de ces violences et de ces appels à la force que pour les réprouver et les stigmatiser. (*Applaudissements.*)

Mais, laissez-moi le dire — et je voudrais que ces paroles, en même temps qu'elles frappent les oreilles de patrons, fussent entendues de tous leurs ouvriers — si je condamne la violence parce qu'elle est mauvaise pour ceux-là surtout dans l'intérêt desquels on prétendrait l'employer, il y aurait quelque chose de plus haïssable que la violence ouverte, c'est l'hypocrite tactique qui consisterait à signer un contrat et à ne pas l'exécuter, à recevoir un salaire et à ne pas accomplir la tâche pour laquelle on est payé. (*Applaudissements.*)

Ce n'est pas français parce que ce n'est pas franc et, s'il fallait choisir entre deux maux, j'aimerais encore mieux la violence que le sabotage, pour l'appeler par son nom. (*Applaudissements.*)

Mais il est heureusement possible d'éviter l'une comme l'autre. Vous avez tout à l'heure, Monsieur le Président, prononcé le nom d'un de nos convives : M. Villemin, qui m'apportait, il a quelques semaines, une petite brochure extrêmement intéressante contenant les clauses d'un contrat que les entrepreneurs du bâtiment à Paris ont passé avec leurs ouvriers. Il reconnaît en termes formels la nécessité de l'équivalence du travail et du salaire.

Condition indispensable, car, pour qu'il y ait entente entre les collaborateurs d'une même œuvre, entre ouvriers et patrons, et cette entente est la condition nécessaire du succès de toute entreprise, il faut qu'il y ait des deux côtés égale loyauté.

Aussi bien l'équivalence du travail et du salaire se trouve écrite, implicitement, mais certainement, dans les bordereaux de salaires joints aux cahiers des charges de vos entreprises.

Ces bordereaux de salaires, il peut se faire que le cours du temps démontre la nécessité de les reviser. Dans quelles conditions seront-ils revisés? Dans les conditions mêmes où ils ont

été établis. Pour les reviser comme pour les établir, ce seront les représentants des deux parties, réunis dans une Commission mixte, qui constateront les prix nouveaux et lorsqu'ils les auront constatés... ah! je touche ici à un point délicat qui vous préoccupe avec raison, Messieurs les entrepreneurs, et sur lequel, comme sur les autres, j'entends dire sans ambages mon entière pensée.

Quand les bordereaux de salaires auront été revisés, lorsque leur revision aura établi l'augmentation des prix de la main-d'œuvre, quelle va être la situation de l'entrepreneur? Quel va être son droit vis-à-vis de l'État dont il a accepté le cahier des charges de l'adjudication? Devra-t-il, sans avoir le droit de réclamer, supporter une augmentation indéfinie ou, au contraire, n'aura-t-il pas le droit de dire à l'Etat : « J'ai traité dans des conditions précises, les conditions sont changées, je demande que de même que les prix de la main-d'œuvre ont changé, les prix que vous me payez soient modifiés »?

Voilà la question.

J'y réponds avec une complète netteté; j'estime que le premier devoir de l'État est de se comporter en honnête homme, c'est-à-dire de tenir ses engagements comme il entend que ceux avec lesquels il traite tiennent eux-mêmes leurs engagements. (*Applaudissements.*)

Il figure, dans vos cahiers des charges, une

clause qui prévoit le plus souvent que, si le prix de la main-d'œuvre a augmenté de plus de 33 p. 100, vous pouvez vous retourner vers l'administration et lui demander ou la résiliation du contrat ou l'augmentation des prix.

Mais une question a surgi. Si ce droit vous est reconnu en théorie, comment, en fait, vous sera-t-il permis de l'exercer? L'État ne peut-il pas se fermer les yeux, se boucher les oreilles pour éviter de constater que les prix ont changé? Ou, au contraire, lorsqu'il est averti que les prix ont augmenté et augmenté dans les proportions prévues par le cahier des charges, en deçà desquelles vous saviez devoir supporter les augmentations de salaires, mais passé lesquelles votre droit naissait, l'État peut-il, comme si rien ne s'était passé, continuer à exiger de vous l'accomplissement de vos obligations sans rien modifier aux conditions du cahier des charges?

Ma réponse est simple : non, l'État n'a pas ce droit. (*Applaudissements.*)

Une fois faite la constatation que les charges qui vous incombent sont arrivées au point où, en vertu du cahier des charges, vous avez le droit de demander des modifications aux conditions de votre marché, c'est pour l'État un devoir de probité élémentaire que de s'acquitter du devoir que lui impose le cahier des charges qu'il a librement proposé à votre acceptation et de modifier les prix qu'il vous paye comme vous-

mêmes avez dû modifier les prix que vous payez à vos ouvriers. (*Applaudissements.*)

C'est, à mon avis, dans ces conditions et dans ces conditions seulement que peuvent et doivent s'exécuter en toute loyauté les contrats que l'État passe avec vous.

Mais l'État, s'il doit se comporter en honnête homme, a pour devoir aussi et pour devoir impérieux de défendre les deniers des contribuables. Il est bien facile à l'État de consentir à des augmentations des prix; celui qui paie n'est pas celui qui signe. Il faut donc qu'il n'y ait, et je le dis très nettement devant les honnêtes gens que vous êtes, aucune possibilité d'entente, de collusion qui puisse conduire à des augmentations de salaires susceptibles de faire élever les prix de l'adjudication, et c'est pourquoi, au lieu de cette condition courante en vertu de laquelle, si les salaires augmentent de plus de 33 p. 100, immédiatement les prix d'adjudication sont à leur tour susceptibles d'augmentation, je préférerais de beaucoup une clause qui stipule que, lorsque la dépense totale de l'entreprise est augmentée dans telle proportion par suite de l'augmentation de la main-d'œuvre, alors l'entrepreneur a droit de réclamer ou la résiliation d'un contrat qui n'est plus celui qu'il a passé ou l'augmentation des prix qu'il a acceptés.

En un mot comme en cent, il faut que les contrats soient loyalement exécutés et c'est, en

somme, cette exécution loyale des contrats qui est la sauvegarde la plus sûre, non pas seulement pour les entrepreneurs, mais pour l'État lui-même. Il n'est pas, en effet, de spéculation plus dangereuse et plus décevante pour l'État que celle qui consisterait à imposer à ses entrepreneurs les conditions les plus dures possibles, même s'il apparaît que personne ne puisse pratiquement les respecter, en se disant qu'après tout l'entrepreneur se tirera d'affaire comme il pourra.

S'il s'en tire, c'est au détriment, soit de la main-d'œuvre, soit de la qualité des travaux, à moins que ce ne soit des deux, et, s'il ne s'en tire pas, c'est l'État en définitive qui paiera les frais de ce mauvais calcul, puisqu'il devra s'adresser à d'autres, que les travaux dureront plus longtemps et reviendront plus cher à l'État, c'est-à-dire au contribuable.

Donc loyauté complète, de part et d'autre, entre l'État et les entrepreneurs dans la façon dont les adjudications sont faites et dont, une fois faites, les travaux sont conduits. Voilà la règle qui, à mon avis, comme à celui de tous nos collaborateurs, s'impose à nous dans l'intérêt général.

Et c'est, pour le ministre qui vous parle, une très grande joie que d'avoir pour auxiliaires des hommes comme ceux que je vois autour de moi. Je connais de longue date votre Chambre syn-

dicale, je sais quels services elle a rendus au pays, quels services elle est encore appelée à lui rendre, dans quel esprit large vous étudiez les problèmes de tout ordre qui vous sont soumis, et c'est en vous remerciant d'un concours si précieux que je lève mon verre à la prospérité du Syndicat des entrepreneurs de travaux publics de France. (*Applaudissements vifs et prolongés.*)

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DES TECHNICIENS, DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES

Dans les premiers jours de septembre 1910, un grand nombre de personnalités, appartenant à tous les pays et spécialistes dans les questions de téléphonie et de télégraphie se réunissaient en une conférence internationale à Paris, pour s'y entretenir des perfectionnements pratiques de ces industries. Il appartenait au ministre français des Postes de présider à l'ouverture des travaux de cette conférence.

Messieurs,

C'est pour le Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes un grand honneur et un vif plaisir que de souhaiter la bienvenue, au nom du Gouvernement de la République, aux éminents Représentants techniques des grandes administrations européennes des postes, des télégraphes et des téléphones, et à nos invités dont quelques-uns ont accepté de traverser l'Atlantique pour se joindre à nous.

L'Amérique est la première à avoir donné

l'exemple de Conférences périodiques entre les spécialistes du téléphone. S'inspirant de cet exemple, la Hongrie et la France avaient, en 1903, présenté, chacune, à la Conférence de Londres une motion tendant à inspirer des réunions de ce genre entre les techniciens des diverses nations. La crainte que ces réunions ne constituassent comme un organisme particulier susceptible d'affaiblir l'autorité des administrations centrales fit écarter la proposition. La Hongrie n'abandonna pas l'idée qu'elle avait émise, et en 1907 elle prenait l'initiative de convoquer directement à Budapest une Conférence technique qui s'y réunit le 22 septembre 1908. Quatorze pays d'Europe s'y firent représenter par 74 membres. A l'issue de ses travaux, la Conférence de Budapest décida de se réunir de nouveau à Paris en 1910.

Vingt-deux nations européennes ont cette fois répondu à l'appel. En outre, des représentants des grandes compagnies des États-Unis ont bien voulu accepter l'invitation du Gouvernement français. Il est à espérer qu'à la prochaine Conférence ce n'est plus seulement l'Europe, mais les autres parties du monde qui viendront officiellement apporter leur concours.

Instruit par une première expérience, le Comité permanent a réduit à un nombre restreint les questions soumises à vos délibérations. A côté des séances où seront abordés les problèmes

techniques qui composent votre programme, une exposition publique des divers systèmes de stations téléphoniques automatiques actuellement existantes apportera à votre Conférence un attrait de plus et un nouvel élément de succès.

Quant aux questions qui vous sont posées, elles peuvent se classer en deux grandes catégories. Les unes — ce sont les plus nombreuses — n'appellent, ni même ne comportent, au moins pour le moment, de solution internationale. L'intérêt de leur inscription au programme est, en provoquant et en rapprochant les opinions de praticiens et de savants émérites, de faire profiter la télégraphie et le téléphone, dans tous les pays, de l'expérience commune.

Dans cette première catégorie figure, à la place d'honneur, la question inscrite en tête de votre programme : « Lequel est préférable, pour les relations téléphoniques, du système manuel, ou de l'automatique, ou du semi-automatique »? Question d'espèce, comme on dit au Palais. Déjà les délibérations de la Conférence de 1908 ont mis en relief le rôle capital réservé, selon toute vraisemblance, dans le développement de la technique téléphonique, aux appareils automatiques de commutation. Leur emploi, exclusif ou combiné, n'en demeure pas moins évidemment soumis aux conditions particulières où se meut chaque réseau. Ce sera affaire aux administrations de tirer parti des enseignements qui

seront fournis par cette Conférence pour adapter à leurs besoins tel ou tel système.

Vient ensuite une seconde catégorie de problèmes dont la nature permet de prévoir qu'ils feront à bref délai l'objet d'une entente internationale. Le type de ces questions est « la standarisation des circuits téléphoniques », ou, pour user d'une formule moins technique, la recherche d'une mesure commune, d'un étalon, d'un *standard*, comme on dit en Angleterre, applicable à toutes les lignes téléphoniques.

Pas n'est besoin d'être un spécialiste pour apercevoir les inconvénients de tout genre qu'entraîne, ne fût-ce qu'au point de vue exclusivement pratique, l'emploi de lignes téléphoniques ne répondant pas à des conditions-limites déterminées. Peut-on, en l'état de nos connaissances en téléphonie, trouver un dispositif aisé à construire et à manier qui remplisse le rôle d'étalon? Dans l'affirmative, convient-il d'en recommander l'adoption à tous les pays?

Telle est la question, aussi passionnante pour la théorie qu'intéressante pour la pratique, à laquelle vous aurez à répondre. Quels que soient les résultats techniques de vos délibérations, il en est un que, sans être prophète, je me permets de prédire.

Ce n'est pas inutilement que des hommes qui se consacrent tout entiers comme vous à l'étude d'une science, de ses applications pratiques et

de leurs perfectionnements, se réunissent pour mettre en commun le trésor de leurs connaissances et de leur expérience.

La télégraphie, la téléphonie sont aujourd'hui à tel point entrées dans les mœurs qu'on ne conçoit même pas comment la vie moderne pourrait se passer des facilités qu'elles lui offrent. Toutes les nations sont appelées à retirer de votre collaboration les fruits les plus précieux.

Aussi est-ce pénétré d'une sincère gratitude pour vos laborieux efforts et plein de confiance dans le succès de vos travaux que je déclare ouverte la deuxième Conférence internationale des techniciens des Administrations des Télégraphes et des Téléphones.

LE DISCOURS DE BORDEAUX

Dans le discours qu'il prononça en novembre 1908, invité par le Cercle Voltaire, à Bordeaux, M. Millerand, passant en revue notre législation sociale, montrait la nécessité urgente d'organiser la démocratie ouvrière, de lui garantir tous ses droits comme aussi de lui faire mesurer ses devoirs. Déjà M. Millerand se déclarait partisan résolu de la réforme électorale, en faveur de laquelle il devait un peu plus tard énergiquement intervenir.

J'ai été heureux de me rendre à l'invitation que le Cercle Voltaire m'a fait l'honneur de m'adresser. J'y ai répondu avec d'autant plus d'empressement que j'étais assuré de m'y trouver au milieu de républicains appartenant à toutes les nuances de notre parti.

Fondé en 1877, au lendemain de la bataille mémorable livrée par tous les républicains contre le retour de la réaction, le Cercle Voltaire a jugé que l'union qui nous avait donné la victoire n'était pas moins nécessaire pour en retirer les fruits. L'histoire de ces trente années a prouvé à quel point vous aviez raison. Mais pour être féconde l'union doit se faire sur des

idées en vue de réaliser un programme précis. C'est pourquoi notre premier devoir est, après les avoir examinés avec soin, de prendre délibérément parti sur les problèmes essentiels de l'heure présente.

On l'a dit avec raison, le difficile n'est pas de faire son devoir, c'est de le connaître. Le parti républicain a vécu des périodes troublées où rien n'était si aisé à discerner que la route à suivre. Sous l'ordre moral, au 16 Mai, pendant le boulangisme, au milieu de la tourmente nationaliste, le devoir s'imposait simple et clair : le mot d'ordre était, tout autre préoccupation cessante, de faire face à l'ennemi.

C'est après chacune de ces épreuves, l'adversaire en déroute et le parti républicain triomphant, que les véritables difficultés ont surgi.

Il semble que, ces derniers temps, au lendemain du plus complet triomphe électoral qu'aient remporté les idées républicaines, une inquiétude se soit levée sur notre parti et qu'il ait flotté quelque incertitude sur l'orientation à suivre. Parce que, sous la bannière syndicaliste, des paroles impies se sont fait entendre contre la Patrie, que des appels à la violence ont été proférés, une agitation aiguë entretenue, on s'est demandé si la loi sur les syndicats ne réclamait pas une refonte, si le législateur de 1884 n'avait pas commis une erreur qu'il était urgent de réparer; si, pour tout dire d'un mot, l'heure

n'avait pas sonné de faire machine en arrière.

Les phénomènes sociaux qui se déroulent sous nos yeux appellent, il est vrai, un examen attentif ; ce n'est ni par des mesures de police ni même par d'étincelants discours qu'on peut se flatter d'en détourner le péril.

Un peu de réflexion et de sang-froid nous convaincront que ce n'est pas dans un retour sur ce que la République a fait depuis vingt-cinq ans au point de vue social, mais au contraire dans la poursuite et l'achèvement de l'œuvre entreprise, qu'est la vérité et que sera le salut.

Comment, d'ailleurs, le voulût-on, rétrograder? La parole du théoricien politique est toujours d'une criante vérité : « Donnez le suffrage universel à qui n'a pas le bien-être, il est inévitable qu'il voudra se servir de l'un pour acquérir l'autre. » Où est le parti disposé à prendre pour plate-forme la suppression du suffrage universel ?

Tenons donc pour normal autant que légitime que les ouvriers dotés de l'égalité politique aient entendu en user pour leur émancipation économique. Se mettre en travers de ce mouvement, tenter de remonter le courant serait si certainement inutile qu'on me pardonnera de m'arrêter à une suggestion contraire d'ailleurs à toutes les tendances de notre parti.

En face de la démocratie il n'est qu'une attitude sage : la confiance ; une confiance cordiale dont les effets se traduisent non par de menson-

gères et dangereuses flatteries, mais par des actes utiles. Ce n'est pas de contester ses droits au prolétariat qu'il convient, mais de lui montrer ses devoirs qui en sont le corollaire. Il n'y a dans ce monde qu'une justice certaine : c'est la justice immanente des choses ; chacun de nos actes porte avec soi sa conséquence et c'est pourquoi l'éducation livresque ne suffit pas et que l'homme ne s'instruit vraiment que par l'expérience, qu'il l'ait personnellement acquise ou héritée de ses ancêtres.

Ce n'est donc pas une vue erronée, tant s'en faut, qui a conduit le législateur de 1884 à fournir à la classe ouvrière, sous la forme des syndicats, les moyens de s'organiser, c'est-à-dire de s'élever, de prendre conscience, en même temps que de ses droits, des responsabilités qu'en entraîne l'exercice. Sa pensée ne fut comprise au début — c'est un phénomène hélas ! commun — ni par les ouvriers ni par les patrons. Les entraves apportées par trop d'employeurs, effrayés de voir leurs employés s'unir et se grouper en dehors d'eux, à l'application de la loi nouvelle, n'ont pas peu contribué à en fausser le sens et à en altérer l'esprit.

La loi de 1884 n'en a pas moins été une loi hautement bienfaisante. Ses progrès mêmes ont mis en relief la nécessité de la compléter. Il était

inévitable que, la maniant pour la première fois, les ouvriers n'y aperçussent d'abord qu'une arme de combat contre des patrons avec lesquels ils ne songeraient à négocier que le jour où ils se sentiraient assez forts pour être en état de discuter avec eux dans la paix. N'accusez que leur faiblesse de leur méfiance et de leur excès.

Jusqu'à l'heure où ils pourraient traiter sur un pied d'égalité, ils devaient croire que le seul procédé pour faire triompher leurs revendications était la violence et les brutales surprises de la force. Ainsi s'explique la fréquence des grèves.

En se multipliant, elles ont rendu plus visibles leurs dangers. On s'est avisé que la grève, comme la guerre — et c'en est une — n'était pas seulement un procédé primitif et hasardeux de trancher un litige au bénéfice du vainqueur et aux frais du vaincu. La solidarité, une fois de plus, a manifesté ses lois. Les combattants ont souffert de la lutte, mais les autres aussi. Vraie de toutes les grèves, cette constatation a particulièrement frappé le grand public à l'occasion de certaines d'entre elles, telles que celles des travailleurs employés aux entreprises de transport ou de production de la lumière.

De supprimer le droit de grève il ne saurait être question sans reculer bien au delà de la loi de 1884, en arrière même de la législation impé-

riale. Quelle protection donc contre la grève, sinon de chercher à en prévenir le retour par l'établissement d'un droit nouveau ?

Ce n'est pas de gaîté de cœur que la masse ouvrière se condamne au chômage, et que le mari, le père, impose à la femme, aux enfants, la ration de famine. On ne se résout à telles extrémités que dans la persuasion de servir efficacement ses intérêts. La grève apparaît à l'ouvrier comme son *ultima ratio*. On assure, je le sais, qu'abandonné à ses propres inspirations il n'y recourrait jamais, et que les vrais auteurs de ces troubles économiques sont ces personnages parfois mystérieux, toujours terrifiants qu'on désigne du nom de « meneurs ». Je ne songe pas à nier que dans les milieux ouvriers, comme dans tout rassemblement d'hommes, il n'y ait des meneurs, c'est-à-dire des initiateurs qui, par des mobiles tantôt bons tantôt mauvais, désintéressés ou égoïstes, se font les guides de la foule.

Sans entretenir l'illusion de les voir jamais disparaître, sans même chercher à dresser le bilan de leurs initiatives, on peut et on doit se proposer de réduire leur rôle en organisant la foule, en l'instruisant, en donnant à chacune des unités qui la composent une valeur propre.

Me sera-t-il permis de rappeler que le projet déposé en 1900, au nom du gouvernement, sur le

règlement amiable des conflits du travail part précisément de cette idée? S'il prévoit que la grève peut être déclarée, si même il institue une procédure pour arriver à y mettre un terme, son objet essentiel est de créer dans chaque établissement une organisation qui rende le plus souvent la grève inutile, et en fait donc la supprime, par la périodicité des relations établies entre les délégués élus des employés et leurs employeurs.

A cette première application du contrat collectif de travail on fait l'objection courante contre tout contrat de ce genre, qu'il n'est pas de convention sérieuse sans responsabilité effective des contractants, et que si la responsabilité de l'employeur est saisissable, celle de l'employé ne l'est pas. Critique trop absolue qui renferme cependant une forte part de vérité; elle revient à soutenir que la propriété est l'assise nécessaire de la liberté.

C'est à cette vûe que répond le projet, dû également à l'initiative du ministère Waldeck-Rousseau, et comme le premier pendant encore devant la Chambre, qui permet aux syndicats — ce n'est, bien entendu, qu'une faculté dont ils useront ou n'useront pas à leur gré — de se doubler de sociétés commerciales et de se constituer ainsi un patrimoine. Pas plus que le précédent, ce projet n'a échappé au feu croisé des critiques patronales et ouvrières: les uns lui ont reproché de créer une mainmorte corporative, les autres

de détourner les associations professionnelles de leur rôle propre. Nous ne sommes nullement émus d'appréhensions si peu en rapport avec les faits, et nous persistons à appeler de tous nos vœux une législation qui, en fournissant à l'activité des associations professionnelles des aliments solides et substantiels, les mène à l'école salutaire des réalités et leur permette de faire le plus tôt possible un apprentissage inévitable.

Il est d'ailleurs curieux que, notamment dans les débats si intéressants soulevés à ce sujet devant le Conseil supérieur du travail, personne ne se soit avisé que notre projet revenait, somme toute, à étendre à tous les syndicats de la loi de 1884 le bénéfice d'une situation dès longtemps reconnue par l'usage et par la loi, dont un récent projet gouvernemental demande même expressément la consécration, mais qui a été jusqu'ici exclusivement réservée à une partie d'entre eux, aux seuls syndicats agricoles. Est-il téméraire de trouver dans cette différence de traitement entre deux catégories d'associations régies toutes deux par la loi de 1884, l'une des raisons capitales par où s'explique la différence de leurs succès?

Des syndicats agricoles se composent, il est vrai, on peut dire uniquement, de propriétaires grands ou petits. Des événements trop proches de nous pour avoir été si tôt oubliés ont rappelé aux politiques qui auraient été tentés de le

méconnaître que sous d'autres formes, dans des conditions différentes, les ouvriers agricoles connaissent les mêmes souffrances, qu'ils ont les mêmes aspirations que leurs camarades des villes et qu'ils commencent à recourir au même procédé : les grèves agricoles ont fait leur apparition. Une législation sociale prévoyante ne séparera pas, dans ses préoccupations, les ouvriers agricoles des ouvriers industriels ; elle s'attache à puiser dans l'examen consciencieux de la situation des uns et des autres les moyens d'améliorer le sort de tous.

C'est à ces lois que je voudrais voir la majorité républicaine, sous l'aiguillon du gouvernement, appliquer son attention et son zèle ; elles ne constituent d'ailleurs qu'une part de la politique sociale de la République.

L'organisation des travailleurs implique qu'ils sont mûrs pour elle, prêts à l'accepter et capables de s'en servir. L'amélioration de leurs conditions de vie, la garantie à tous, enfants, adultes, vieillards, de ce bien inestimable : la sécurité, sont des projets qui doivent marcher de pair, s'ils ne la précèdent, avec la proclamation du statut de l'organisation ouvrière. Le parti républicain a compris et, pour une large part, rempli sa noble tâche. Les lois sur la durée de la journée de travail, sur l'hygiène des établissements, sur le repos hebdomadaire, sur les accidents du travail en fournissent la preuve

éclatante. Aux mêmes préoccupations se rattachent et la grande loi de 1905 sur l'assistance obligatoire des vieillards et des infirmes, et le projet de retraites paysannes et ouvrières, dont le gouvernement et le Parlement ont pris l'engagement, qu'ils tiendront, de faire une réalité.

Ainsi la classe ouvrière, assurée de conditions humaines d'existence élevée au-dessus des premiers besoins, en possession des loisirs nécessaires pour, en dehors de sa tâche quotidienne, penser aux intérêts généraux de la corporation, de la cité, du pays, devient capable, dans l'intérêt général comme dans le sien, de s'imposer et de suivre une discipline et une règle.

Aussi bien, il est dès à présent des catégories de travailleurs auxquels la nature même de leur emploi assure la sécurité dont la grande majorité de leurs camarades de travail sont encore privés : je veux parler des employés et ouvriers de l'État.

Il s'est produit dans leurs rangs, depuis quelques années, une agitation assez vive en vue de se faire reconnaître le même droit de se grouper et de s'organiser qui appartient aux employés et ouvriers de l'industrie libre. Le problème attend toujours une solution depuis longtemps promise et que semblent pourtant

rendre relativement aisée les conditions mêmes où il se pose. L'impossibilité d'admettre que la marche des grands services nationaux qui intéressent l'existence du pays puisse être interrompue sous prétexte de défendre des intérêts particuliers, si légitimes soient-ils, commande l'application aux services de l'État d'une organisation analogue à celle dont je parlais à l'instant; elle est d'autant plus facile à y introduire qu'il dépend de l'initiative ministérielle de la prescrire, et d'autant plus nécessaire que les excès du favoritisme ont soulevé de la part des fonctionnaires des réclamations trop souvent justifiées.

L'origine profonde du mal réside, il est vrai, moins encore dans les abus de notre administration que dans les vices de notre régime politique.

Ce serait folie que prétendre en rendre responsable la forme républicaine. Il n'est, à vrai dire, aucun des pays où existe le parlementarisme — ne voyez dans cette constatation ni une excuse ni une consolation — qui ait échappé à ce fléau.

Proposerait-on, pour faire disparaître ces abus, de supprimer le régime parlementaire? Le remède serait pire que le mal et condamné

du reste par l'histoire d'hier et d'aujourd'hui. L'évolution des sociétés contemporaines les conduit toutes au parlementarisme, et les débuts du XXe siècle nous en ont fourni d'éclatants et imprévus exemples. Ils me dispenseraient, à défaut d'autres raisons, d'instituer une défense en règle d'un régime qu'il est plus expédient de corriger que de remplacer.

De toutes les causes qui en altèrent le fonctionnement, l'une des plus fréquentes et des plus graves est, à coup sûr, l'imperfection du système électoral.

Tant de républicains éminents, tant d'hommes d'État justement réputés ont fait le procès du scrutin d'arrondissement qu'il serait à la fois fastidieux et prétentieux de le rouvrir. Un de ses vices est précisément, en imposant à l'élu des servitudes multiples n'ayant avec l'intérêt général que de lointains rapports, d'en faire dans sa circonscription l'intermédiaire et comme le dispensateur des faveurs gouvernementales et des emplois.

On peut discuter si le député gagne personnellement à ce rôle plus qu'il ne perd. La question ne se pose même pas à qui veut la résoudre du point de vue de l'intérêt général. Il est, je ne l'ignore pas, des politiques pour taxer de suran-

née, voire de rétrograde, la thèse de la séparation des pouvoirs. N'est-ce pas pourtant la caractéristique de la tyrannie, qu'elle s'exerce par un homme ou par une assemblée, de concentrer et de confondre en soi tous les pouvoirs? On ne libérera le pouvoir exécutif de sollicitations qui, en empiétant sur sa liberté, diminuent d'autant sa responsabilité, qu'en affranchissant le législatif de la sujétion d'instructions inévitables et incessantes qui, tout compte fait, le réduisent à la plus humiliante des postures.

Ce ne sera pas l'affaire d'un jour, ni l'œuvre d'une loi. La disparition du scrutin d'arrondissement n'opérera point ce miracle que du jour au lendemain les mœurs politiques soient réformées, mais on peut affirmer, avec la certitude de ne se point tromper, qu'il est impossible de songer même à les modifier tant que subsistera le scrutin d'arrondissement.

La réforme électorale n'est pas une réforme comme une autre : c'est la clé de toutes les autres. Soyez persuadés qu'on ne fera ni réforme administrative, ni réforme judiciaire, ni réforme militaire pour peu, comme c'est le cas, qu'elle implique des changements dans la distribution territoriale de nos forces, tant que chaque député — je néglige, comme de droit, les exceptions qui confirment la règle — sera par définition le défenseur attitré des intérêts de clocher

que menace au chef-lieu de canton comme d'arrondissement tout ébranlement du « statu quo ».

Entre le député ainsi asservi aux préoccupations locales et ses grands électeurs, d'une part, entre le ministre et le député de l'autre s'établit un échange de bons procédés qui ne tend à rien moins qu'à fausser et à corrompre toute la politique nationale.

Ce système d'abdication réciproque aboutit en effet à ce résultat lamentable que les affaires, les grandes comme les petites, celles de l'extérieur comme celles de l'intérieur, risquent d'être étudiées et résolues sous l'empire de considérations absolument étrangères à leurs éléments propres comme au souci du bien public.

Hâtons-nous de rompre, il est temps, il n'est que temps, avec un système si pernicieux. Il a fait naître dans ce pays un malaise général dont on ne trouve à peu près personne pour contester l'existence si l'on controverse encore sur ses causes et sur ses remèdes.

Nous devons, nous le pouvons, épargner à la République une secousse nouvelle; nous n'y réussirons qu'en portant courageusement le fer dans la plaie. Il faut en finir avec le scrutin d'arrondissement; il faut en finir avec un régime électoral qui interdit toute réforme profonde d'une organisation administrative aussi désuète, aussi paradoxale que les vénérables diligences du temps desquelles elle date.

Prétendrait-on qu'il est chimérique d'espérer que les interêts particuliers consentent jamais à s'immoler à l'intérêt général? C'est calomnier gratuitement la majorité que de lui prêter des calculs si bas, et c'est de plus tenir pour acquis ce qui n'est rien moins que démontré. Le souci exact des intérêts particuliers pourrait bien, en effet, être d'accord avec l'intérêt général pour imposer un changement rapide et profond de l'organisation électorale. Serait-ce la première fois que notre histoire nous offrirait l'exemple de gouvernements qui, pour n'avoir pas su donner à temps satisfaction aux légitimes exigences de l'opinion, se sont trouvés surpris par la brusque explosion de l'irritation populaire ?

On tombe, dit la sagesse des nations, toujours du côté où l'on penche. C'est assez nettement indiquer qu'un régime fondé sur la volonté de la majorité doit avant tout se proposer pour but que toutes les opinions soient entendues, toutes les minorités représentées.

La troisième République a eu l'honneur et l'intelligence de donner à ce pays toutes les libertés, celle de la plume, celle de la parole, celle de l'association. Elle a dû, n'en doutez pas, à cette foi hardie et raisonnée dans la puissance tutélaire de la liberté de traverser victorieusement des orages auxquels n'ont pas résisté des régimes plus rigides et moins souples.

L'heure est venue de compléter son œuvre par l'institution d'un régime électoral qui garantisse à son tour de la façon la plus complète et à tous les points de vue la liberté qui, sous un gouvernement de suffrage universel, est le gage et la sauvegarde de toutes les autres : la liberté du vote.

Nous n'avons pas besoin de porter nos regards très loin de nos frontières pour avoir sous les yeux le spectacle de lois électorales qui, par le scrutin de liste et la représentation proportionnelle, assurent dans la dignité et dans le calme le choix de représentants autorisés de toutes les opinions.

Ce que peut l'électeur belge, le français en serait-il incapable? Pourquoi donc?

Le scrutin de liste a fonctionné trop souvent déjà en notre pays pour que j'aie à m'expliquer sur son mécanisme. Parmi les reproches qu'on peut lui adresser ne figure pas celui de la complication. « Chaque électeur dispose d'autant de suffrages qu'il y a de députés à élire dans la circonscription » : c'est le texte même de la proposition soumise à la Chambre.

L'adjonction au scrutin de liste de la représentation proportionnelle en rendrait-elle le fonctionnement moins aisé? Pas pour l'électeur,

à coup sûr, puisque son rôle est terminé à l'instant où il a marqué sur son bulletin les noms de son choix. Pas davantage pour la commission de recensement dont la tâche, accessible à un élève de l'école primaire, se bornerait à faire des additions et des divisions.

Sans doute, on peut varier sur les détails, préférer un système à un autre. Soyons du moins d'accord avec nos glorieux prédécesseurs, les Gambetta, les Waldeck-Rousseau, les René Goblet et tant d'autres, pour condamner et proscrire un système électoral dont le maintien risque, à un jour prochain, de déchaîner sur notre régime le plus redoutable des périls.

Pour que vive et prospère la République, ne tardons pas à adopter un système électoral qui, tout en substituant aux luttes stériles et corruptrices des influences personnelles les nobles et fécondes batailles des programmes et des idées, permette la réforme nécessaire de nos mœurs publiques.

Réforme d'autant plus urgente que ce n'est pas seulement, en dépit des apparences, un problème de politique intérieure qui se pose à nous sous cette forme : l'enjeu du débat n'est rien moins que la grandeur de notre pays dans le monde.

Pour maintenir la situation que nous avons reconquise pour rendre infrangibles une alliance et des amitiés qni sont le prix de notre force autant que le résultat de mutuelles sympathies, il ne suffit pas de veiller avec un soin jaloux au maintien de nos ressources militaires et financières. Une armée et une marine disciplinées et fortes, un budget sagement aménagé, le crédit national scrupuleusement sauvegardé : autant d'éléments de notre puissance. Ils sont indispensables. Ils ne sont pas suffisants.

Pour les mettre en œuvre il faut des citoyens dignes de ce nom, unis dans un commun amour de la Patrie, prêts à tout subordonner aux nécessités du bien public, serviteurs passionnés de cette France dont il nous est permis, sans outrecuidance, de dire que son amoindrissement serait pour la civilisation elle-même une diminution.

Nous n'avons aucune raison d'ailleurs d'être pessimistes. Notre pays n'a pas cessé d'être un des plus riches du monde. Notre activité en tous les ordres n'a jamais été plus vive. Nous avons montré, à des heures critiques, quel était le ressort de notre génie national et de quelles chutes il pouvait rebondir et à quelles hauteurs.

Prenons garde seulement de ne pas gaspiller des dons si précieux ; sans nous calomnier nous-mêmes, sachons nous connaître et nous juger, et, ayant discerné nos faiblesses, y remédier à

temps. Prouvons, l'heure en est venue, que trente-huit ans de République nous ont rendus capables de nous gouverner, c'est-à-dire de nous réformer nous-mêmes.

XXe ANNIVERSAIRE DU MANDAT LÉGISLATIF

Le 24 octobre 1909, les électeurs de la première circonscription du XIIe arrondissement fêtaient le vingtième anniversaire du mandat législatif de leur député, M. Millerand. Ce fut l'occasion d'une vaste manifestation de sympathie à l'égard du ministre des Travaux publics. On se réunit au buffet de la gare de Lyon. Successivement, au milieu d'un auditoire enthousiaste, MM. Viviani, ministre du Travail, Ferdinand Buisson, Thierry-Cazes, députés, et d'autres orateurs, prirent la parole et firent l'éloge de l'œuvre et du caractère de M. Millerand. C'est alors que M. Millerand, répondant aux orateurs, prononça le discours que voici, où il développa son programme politique et social. Ces déclarations eurent par tout le pays un grand retentissement, et l'on commenta longtemps le « discours de la gare de Lyon ».

Mes chers Concitoyens,

Voulez-vous me permettre de dire : Mes chers amis?

C'est pour moi une joie profonde et la large récompense de mon travail et de mes luttes de vingt années que la réunion de ce soir.

Je n'ai qu'à jeter les yeux autour de moi pour reconnaître dans cet auditoire, à côté de mes

collègues du Parlement, de nos amis du Conseil municipal, de la municipalité de cet arrondissement, les compagnons et les témoins des combats menés pour la République, de 1889 jusqu'à ce jour, dans cette circonscription.

Depuis que je suis venu demander au XIIe arrondissement de me maintenir, après l'abrogation du scrutin de liste, le mandat que m'avait confié, en décembre 1885, le département de la Seine, je les ai toujours trouvés à mes côtés, fidèles et dévoués à la grande cause dont nous sommes les serviteurs modestes mais passionnés.

Au cours de cette longue période il était inévitable qu'il se produisît entre nous des désaccords sur des questions d'application ou de tactique.

La confiance mutuelle, la franchise absolue qui ont toujours été la règle de nos rapports, n'ont pas permis que ces légères et éphémères dissidences altérassent jamais des relations fondées sur l'estime et, je puis bien dire aujourd'hui, sur l'affection réciproques.

Vous avez compris, mes chers amis, et quel plus bel éloge des électeurs de cette circonscription, que votre représentant ne pouvait mieux servir son parti et son pays qu'en n'hésitant pas à dire toujours et sans réserve ce qui lui paraissait la vérité, au risque d'être accusé parfois de se séparer pour un moment du gros de l'armée.

Lorsque, le 6 octobre 1889, cette circonscription m'a, pour la première fois, élu pour son député, je me présentais à elle comme républicain socialiste; nous sommes en 1909, votre représentant n'a changé ni d'étiquette, ni d'opinions : qu'on prenne le discours qu'en mai 1896 je prononçais à Saint-Mandé au nom du parti socialiste; qu'on scrute ma collaboration de 1899 à 1902 au Cabinet Waldeck-Rousseau; qu'on interroge mes actes et mes paroles depuis que j'ai l'honneur de faire partie du Cabinet actuel, on ne relèvera, j'ai la fierté de le dire, entre hier et aujourd'hui aucune contradiction.

Lorsque mon ami Briand m'a fait le grand honneur de me demander d'entrer dans le Cabinet qu'il était chargé de constituer, je n'ai pas hésité à le prier de me confier, sans l'aide d'un Sous-Secrétaire d'État, le département des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.

Je ne me suis pas dissimulé, à ce moment, le poids du fardeau dont je me chargeais; j'y étais sollicité par plus d'une considération. Je n'ai jamais séparé la réalisation nécessaire des réformes sociales de l'amélioration de notre outillage économique et du développement de la prospérité nationale. Nulle part peut-être plus

qu'aux Travaux publics je ne trouvais ces préoccupations étroitement associées.

Une circonstance d'actualité m'inclinait d'ailleurs à accepter ce portefeuille. Pendant trois ans, j'avais eu, comme ministre du Commerce, l'honneur d'être placé à la tête du personnel des Postes et des Télégraphes. Je l'avais hautement apprécié, et jamais, entre lui et moi, ne s'était élevée l'ombre d'une difficulté ; j'avoue avoir été tenté par le désir de reprendre sa direction à une heure difficile alors que des circonstances sur lesquelles je ne veux pas revenir avaient jeté sur l'ensemble de ce personnel comme une suspicion que je savais bien qu'il ne méritait pas.

Je ne crois pas être taxé d'un optimisme excessif en disant qu'aujourd'hui le calme, l'ordre sont définitivement revenus dans les rangs de ce grand personnel et qu'il n'a, comme celui qui vous parle, qu'une ambition : celle de remplir si bien sa tâche, d'accomplir avec tant d'application et de zèle ses délicates fonctions, que la confiance et la reconnaissance publiques lui soient pour jamais acquises.

A côté du personnel des Postes, il en est un autre dont le sort intéresse directement le ministre des Travaux publics : c'est celui des chemins de fer.

En dehors même des agents des deux réseaux de l'État, l'ancien et le nouveau, le personnel des autres Compagnies de chemins de fer est, par la loi, placé sous le contrôle de mon ministère.

Le vote de la loi des retraites que mon prédécesseur et ami Barthou a si brillamment obtenu a été pour le personnel des chemins de fer une grande et légitime satisfaction. Elle impose aux Compagnies comme à l'État des sacrifices considérables. Si, par cette raison même, l'amélioration du sort du personnel doit être poursuivie avec la mesure qu'imposent des ressources qui ne sont pas indéfiniment extensibles, ce n'est pas à dire, tant s'en faut, que ce problème doive être considéré comme résolu et rayé des préoccupations des pouvoirs publics et des Compagnies.

C'est une de mes pensées favorites que, dans toute entreprise, le personnel doit être appelé à mesurer par lui-même l'étendue des améliorations réalisables et à proportionner ses demandes aux possibilités.

Sans méconnaître à aucun degré la sollicitude des hauts fonctionnaires des Compagnies pour leurs collaborateurs, j'ai estimé qu'il était de l'intérêt de tous que des rapports plus étroits et mieux réglés fussent, à l'exemple de ce qui se passe sur le réseau de l'État, institués entre les uns et les autres.

J'ai entamé dans ce but des négociations

directes avec les représentants autorisés des Compagnies et j'ai trop de confiance en leur prudence, en leur sagesse, en leur compréhension des nécessités et des intérêts des grandes affaires à la tête desquelles ils sont placés pour douter que nous arrivions sous peu à un accord.

Il est d'autres entreprises qui, en même temps que du ministère du Travail, dépendent de mon Département : je veux parler des Mines.

Si en créant le Ministère du Travail on lui a naturellement remis le soin de toutes les questions ouvrières, il n'en demeure pas moins que le ministre des Travaux publics est appelé, dans une collaboration qui ne pourra jamais être plus agréable ni plus aisée qu'en ce moment, à résoudre, d'accord avec son collègue, les problèmes qui touchent en même temps le sort de la concession et celui du personnel.

En arrivant boulevard Saint-Germain, j'y ai trouvé posée une question dont la solution ne peut être plus longtemps différée ; des demandes de concessions sont pendantes, qui intéressent la mise en valeur de nos richesses minières de Meurthe-et-Moselle.

Il m'a paru, et mon ami Viviani a partagé cette façon de voir, que si nous n'avions pas le droit de retarder indéfiniment l'exploitation de

ces gisements, c'était par contre notre devoir, au moment où nous allions instituer une nouvelle propriété dont l'avenir seul ferait exactement connaître la valeur, d'appeler à y participer ceux-là mêmes qui en mettront au jour les richesses. Le Parlement, j'en suis convaincu, sera d'accord avec nous pour, régularisant une procédure en fait suivie depuis plusieurs années, permettre d'imposer aux concessionnaires des conditions d'intérêt général, et notamment d'instaurer dans l'exploitation des mines, soit sous la forme préconisée par notre ami Briand, d'actions de travail, soit sous tout autre, la participation des travailleurs aux bénéfices qu'ils ont eux-mêmes, pour une part, contribué à produire.

Cette participation du personnel à la marche de l'entreprise où il est employé, à ses bénéfices, cette traduction dans les faits de la solidarité des classes, ne me paraît pas désirable seulement au point de vue de l'équité, mais, plus encore, dans l'intérêt de la paix sociale et de la prospérité nationale.

L'accord entre les collaborateurs d'une même œuvre est une condition essentielle de son succès. Pour saisir sur le vif un exemple que chacun de nous est à même de rencontrer tous les jours sur sa route, est-il normal, est-il tolé-

rable que la grève, c'est-à-dire la guerre, soit en permanence dans la cité, et qu'on ne puisse creuser un trou dans Paris sans être obligé de placer à côté deux agents pour le surveiller?

C'est l'intérêt des ouvriers, autant et plus que celui des entrepreneurs, c'est l'intérêt du public que notre législation mette enfin un terme à une situation qui a trop duré.

Le contrat collectif de travail que la Commission de la Chambre, que j'avais le grand honneur de présider, crée par le projet qu'elle a depuis plus d'un an rapporté, constitue le premier élément de cette législation nouvelle; il n'est pas le seul. Dix années écoulées ont confirmé en moi la conviction qu'avec Waldeck-Rousseau j'avais formulée en 1900 dans le projet qu'on a baptisé du nom d'ailleurs inexact de « projet d'arbitrage obligatoire ».

Il y a quelques jours, je rencontrais à Berne, parmi les délégués de l'Union postale universelle, un éminent Ministre du Canada, l'honorable M. Lemieux, qui me disait quels bienfaits son pays retire de l'application d'une loi analogue dont il est l'auteur et qui porte son nom.

L'organisation ouvrière, l'arbitrage, le contrat collectif de travail, l'introduction successive dans nos lois des assurances sociales, au premier rang desquelles les retraites ouvrières et paysannes que Viviani fera demain adopter par le Sénat : autant d'éléments indispensables

de cette paix sociale sans laquelle il n'est ni prospérité ni réformes.

Oui, je ne me lasserai pas de le redire : les réformes sociales coûtent cher, et pour en porter la charge il faut un pays prospère.

Réformes sociales, prospérité nationale, ce sont les deux faces d'une politique vraiment républicaine.

Nous ne nous contentons pas de dire, comme le ministre de la monarchie de Juillet : « Enrichissez-vous » ; une politique réduite à ce terme apparaîtrait, non sans raison, comme la plus basse des politiques, et la moins capable d'être comprise et suivie par un peuple aussi foncièrement idéaliste que le nôtre. Autrement élevée et large est notre conception.

Depuis que j'ai été placé à la tête du ministère des Travaux publics, j'ai tenu pour le premier de mes devoirs d'examiner par moi-même l'état de notre outillage économique, de me rendre compte sur place des besoins et des ressources de nos grands ports. La mise au point de cet outillage, son amélioration incessante nous sont en effet indispensables, si nous voulons sortir vainqueurs de la lutte économique si âpre et si intense qu'il nous faut soutenir contre nos rivaux.

Eh bien! j'ai eu la vive satisfaction de constater partout où je suis allé, au Havre comme à Saint-Nazaire, comme à Nantes, comme à Rouen, comme à Dunkerque, un esprit d'initiative, une ardeur au travail, un désir de progrès qui ne m'ont pas surpris, mais qui m'ont hautement réconforté.

J'ai vérifié cette vérité dont je ne doutais pas, que notre pays est plus riche qu'on ne saurait le supposer en ressources de toute nature et que les bonnes volontés y sont inépuisables. Le Gouvernement doit tout faire pour les aider, les unir et en tirer tous les résultats utiles que le pays en peut attendre.

C'est à leur permettre de se grouper et d'agir efficacement que tendent tous nos efforts, et le projet sur le régime des ports maritimes de commerce, ou, comme on dit, sur l'autonomie des ports, n'est que la première et la plus éclatante manifestation de la volonté bien arrêtée à cet égard du Gouvernement.

Quand il s'agit de ces grands intérêts économiques tout comme lorsqu'il est question de la défense du pays, toutes les dissensions politiques peuvent et doivent se taire, et tous les partis s'unir dans un commun effort de tous les bons Français vers la prospérité et la grandeur de leur pays.

Est-ce un rêve? Pour ne citer qu'un exemple, j'ai vu à Nantes cet accord complet se faire et

tous les partis oublier ce qui les divise pour se concerter en vue de la défense et du développement des intérêts de leur ville et de leur port.

Pourquoi donc nous serait-il défendu de chercher à réaliser dans tout le pays et pour le même but l'union qui s'est faite sur un point du territoire?

Pourquoi tous les partis gardant, c'est leur force et leur honneur, leur idéal particulier et leurs conceptions propres, seraient-ils incapables de subordonner leur action au souci des intérêts généraux de la Patrie?

« La France avant tout », c'est une devise qu'il n'est permis à aucun parti de désavouer.

•

Si le discours de Périgueux a eu dans le pays tout entier un si légitime et si profond retentissement, c'est qu'il répondait au vœu unanime de l'opinion, c'est que les mots de détente et d'apaisement qui en forment comme le thème étaient dans l'esprit comme ils sont maintenant sur les lèvres de tous.

Qu'on ne s'y trompe pas et qu'on ne croie pas que nous nous y trompions; non, il ne suffit pas de bêler aux loups l'apaisement pour les transformer en agneaux. Il n'est pas nécessaire d'avoir fréquenté les coulisses de la politique pour être à l'abri de cette illusion. Mais ce serait

commettre une autre erreur non moins naïve et plus redoutable, parce qu'il est en tous les partis de mauvais bergers qui ne vivent que de haine et de division, de tomber dans leur piège et de servir leurs desseins en perdant de vue le rôle essentiel du Gouvernement, qui est de favoriser le développement moral et intellectuel du pays et sa prospérité matérielle dans le calme et dans la paix.

Sans doute des hommes de désordre et de violence, de quelque parti qu'ils se réclament, peuvent à la faveur des circonstances, susciter des émotions passagères et des troubles d'une heure : c'est affaire au Gouvernement d'y parer, avec le sang-froid et la fermeté tranquille qui doivent marquer son action. De telles violences ne deviendraient redoutables que le jour où elles trouveraient un aliment, pour ne pas dire un encouragement, dans le mécontentement populaire.

La République n'a rien à redouter que des fautes de ses partisans.

Il en est une contre laquelle, en terminant, je voudrais mettre en garde tous les républicains et plus particulièrement nos amis du parti radical et radical socialiste.

Voici trois ans passés, en 1906, j'inscrivais au programme électoral que je soumettais à votre approbation la substitution au scrutin d'arrondissement du scrutin de liste et de la représentation proportionnelle.

Il y a un an, à Bordeaux, j'instruisais, trop faiblement après tant d'accusateurs illustres, le procès de notre régime électoral. Il a été refait hier à Périgueux avec tant de mesure et de force à la fois par ce prestigieux orateur qu'est le Président du Conseil qu'il serait en vérité superflu d'y revenir.

Oui, il est temps et grand temps de faire passer à travers « ces petites mares stagnantes et croupissantes » dont parlait l'autre jour Briand, le grand courant purificateur qui doit enfin entraîner pour jamais loin de nous les procédés détestables, jadis réprouvés avec tant de véhémence et de raison par notre parti chez nos adversaires.

La question du mode de scrutin est vitale pour l'avenir de notre pays.

A coup sûr, le scrutin de liste, même avec la représentation proportionnelle, n'est pas une panacée. Je ne connais que les charlatans pour débiter des panacées. On ne se trompera pas pourtant en affirmant que rien de décisif ni même simplement d'utile ne sera fait au point de vue de l'organisation administrative et judiciaire de ce pays, qu'il ne pourra même pas être question d'améliorer des mœurs politiques que personne ne défend plus, tant que subsistera le scrutin de clocher.

En se formant, le nouveau Cabinet s'est donné pour programme, selon la forte et juste parole de son chef, de remettre les choses et les

hommes à leur place, de donner à l'intérêt général le pas sur la tourbe des intérêts privés.

Nous avons convié tous les républicains à entrer dans cette Ligue du Bien public. Nous ne doutons pas de leur réponse, et votre Député croira avoir acquis un nouveau titre à votre confiance en collaborant, pour sa modeste part, à cette entreprise urgente que commandent impérieusement les intérêts inséparables de la France et de la République.

LES CONFLITS SOCIAUX ET L'ARBITRAGE

La Ligue de l'Enseignement a organisé des conférences sur les grands problèmes de la vie sociale et politique. M. Millerand, convié l'un des premiers, avait choisi pour sujet les conflits sociaux et l'arbitrage. Il a fait le 22 février 1910 la conférence suivante :

Mesdames, Messieurs,

Mon premier mot doit être un mot de remerciement à la Ligue de l'Enseignement, pour m'avoir fait le très grand honneur de m'offrir aujourd'hui d'être un de ses conférenciers, et mon second pour la féliciter de l'heureux exemple qu'elle donne en mettant à son ordre du jour une question aussi grave et aussi urgente que celle des conflits sociaux et de l'arbitrage.

Les termes mêmes du problème en évoquent immédiatement un autre qu'il n'est pas sans intérêt de rapprocher. L'initiative si digne

d'éloges de l'empereur Nicolas, les conférences internationales qui l'ont suivie, l'institution du Tribunal de La Haye, ont popularisé dans le monde entier, depuis une dizaine d'années, l'idée de l'arbitrage comme mode de solution des conflits internationaux. De là à se demander si le même procédé ne pouvait pas aider à résoudre les conflits sociaux et économiques, il n'y avait qu'un pas.

Que vaut cette suggestion? Est-elle pratiquement réalisable? A-t-elle été déjà réalisée? D'autres procédés ne sont-ils pas préférables? Telles sont les questions qui immédiatement surgissent et auxquelles je voudrais répondre, en m'excusant d'avance de ne pouvoir qu'effleurer les aspects principaux d'un problème d'une complexité et d'une étendue énormes.

C'est d'un esprit tout à fait libre qu'il faut aborder l'étude de ce grand problème, sans aucune préoccupation de faire prévaloir une thèse, sans aucun parti pris, avec l'exclusive préoccupation, non pas de trouver une solution qui puisse être du jour au lendemain complète et parfaite — ce serait chimère — mais de s'orienter du bon côté, de préparer un avenir où l'harmonie des intérêts succède à leur antagonisme aigu et aux luttes violentes.

Les conflits sociaux et l'arbitrage : De quels conflits sociaux entendons-nous parler? Vous l'avez tous compris : c'est de ceux qui, dans

l'état économique actuel, se manifestent le plus souvent sous la forme de la grève.

*
* *

Qu'est-ce donc que la grève? On en a tenté plus d'une définition. Dans un intéressant volume auquel j'aurai plus d'un emprunt à faire au cours de cette causerie, *Le Droit de Grève*, qui a paru chez l'éditeur Félix Alcan, on a réuni un certain nombre de conférences faites à l'École des Hautes Études sociales par des personnes particulièrement qualifiées. On y trouve plusieurs définitions de la grève.

Du titre du volume *Le Droit de Grève*, je voudrais dire un mot tout de suite. Je ne crois pas, à vrai dire, que la grève soit un droit, et ce qui me confirme dans ce sentiment, c'est que le premier et non le moins éminent des conférenciers dont les travaux sont réunis dans ce volume, M. Charles Gide, est lui-même d'avis qu'en effet il n'y a pas de droit de grève. « Le soi-disant droit de grève, dit M. Charles Gide, n'est inscrit nulle part dans la loi, et c'est bien à tort que, dans un récent jugement d'un Conseil de prud'hommes, à Paris, à propos d'un patron qui réclamait des dommages-intérêts pour rupture de contrat de travail, le juge dit :
« Attendu que s'il était vrai que la grève ne dis-
« pensât point du délai de préavis, point n'eût été

« besoin d'une loi comme celle reconnaissant le « droit de grève ; qu'il y a là un droit bien spécial « intéressant et réglant une véritable suspension « collective du contrat de louage. » Ce droit spécial, continue M. Gide, qu'a cru voir le juge, n'existe pas. Il y a seulement une loi supprimant les pénalités contre les coalitions — nous allons en dire un mot dans un instant — ce qui n'est pas la même chose. »

Mais, messieurs, droit ou fait, la grève existe trop souvent, et il est intéressant de savoir ce que c'est. Voulez-vous me permettre, malgré le classique avertissement : *definitio periculosa*, d'en essayer à mon tour une définition. Bien entendu, nous ne nous préoccupons aujourd'hui que des relations entre employeurs et employés. Sans doute, il n'est pas de grève que d'ouvriers, et, sans vous rappeler Lysistrata, on a proposé, on a fait des grèves de voyageurs, des grèves de consommateurs, des grèves de petits patrons. Ce n'est pas d'elles dont nous nous inquiétons aujourd'hui. Ce qui nous préoccupe, c'est la grève éclatant entre un employeur et ses employés, et c'est de ce point de vue unique que je me permets de livrer à vos critiques cette définition de la grève : « La grève est la cessation collective du travail dans un but de contrainte ».

Cessation du travail : il ne peut pas y avoir de discussion là-dessus, c'est le caractère premier, élémentaire de la grève.

Collective. Arrêtons-nous un instant sur ce point. La grève est un phénomène collectif, et du coup s'expliquent les lacunes et les indécisions de notre droit individualiste devant cette manifestation collective. C'est ce qu'a excellemment mis en relief, dans une note au Dalloz, à propos d'une question d'un intérêt pratique d'ailleurs secondaire, celle de savoir si la grève est une suspension ou une rupture du contrat de travail, M. le professeur Ambroise Colin : « Pourquoi ne pas le reconnaître franchement, dit-il, l'article 1780 du Code civil (celui qui règle précisément la question des dommages-intérêts dans le cas de rupture d'un contrat de travail), même depuis que la loi de 1890 l'a enrichi de timides et équivoques améliorations, n'envisage absolument, comme d'ailleurs toutes les autres dispositions du Code civil relatives au contrat de louage de services ou d'industrie, que le droit individuel ; et la loi de 1864, ainsi que tout l'ensemble encore bien rudimentaire du droit positif — loi de 1892 sur la conciliation et l'arbitrage — et du droit préjudiciel et coutumier relatif soit à la grève ouvrière, soit au lock out patronal, a trait au droit collectif. On n'y envisage pas les droits et les intérêts des individus, mais ceux des masses ; non pas les citoyens sujets ordinaires et traditionnels du droit civil, mais les intérêts et classes économiques en conflit. Ce sont deux législations,

deux ordres d'idées qui se développent sur des plans différents.

« L'une de ces législations, celle qui a trait au droit collectif, est née d'hier. Nos tribunaux n'ont pas encore eu le temps de se pénétrer des conceptions toutes particulières qui la dominent et l'éclairent. C'est toujours pour eux une source d'erreurs et de malentendus que d'aller chercher dans le droit commun, c'est-à-dire dans le droit civil individuel, la solution des difficultés auxquelles donne lieu ce droit collectif.

« Spécialement, c'est à tort que l'on prétendrait s'obstiner à rechercher si la grève est une suspension ou une rupture du contrat de travail. A la vérité, ce n'est ni l'une ni l'autre, car l'inexécution du contrat — suspension — ou sa dénonciation — rupture — ce sont là des actes qu'un individu seul accomplit. Or, la grève, pas plus que la guerre, n'est l'œuvre d'un individu. Y voir, avec la jurisprudence, la simple juxtaposition d'actes individuels multipliés, quel que soit d'ailleurs le caractère assigné à ces actes, c'est méconnaître gravement la réalité des choses, laquelle se venge bientôt en faisant, dans telle ou telle hypothèse, sortir du système arbitraire que l'on aura adopté des conséquences iniques et contraires aux droits les plus essentiels, tantôt à ceux des patrons, tantôt à ceux des ouvriers. »

Que la grève soit une manifestation collective,

c'est là un caractère essentiel qu'il ne faut pas perdre de vue : cessation collective du travail.

J'ajoute le dernier terme de la définition : dans un but de contrainte. Je ne dis pas pourquoi, car ce n'est pas toujours pour modifier les conditions du contrat de travail. Je ne dis pas sur qui, car ce n'est pas toujours sur l'employeur que s'exerce la contrainte, et c'est ainsi qu'on a vu des grèves uniquement se proposer un but politique, comme en Belgique la conquête de suffrage universel; ce n'en était pas moins des grèves, encore que le but direct n'en fût pas la modification des conditions du travail, et que celui sur lequel on voulait exercer une contrainte fût non pas le patron, l'employeur, mais les pouvoirs publics.

« La cessation collective du travail dans un but de contrainte » c'est, sauf erreur ou omission, une définition qui me paraît résumer les caractères essentiels de la grève, en ce sens que faute de l'un d'eux il n'existe pas de grève, et qu'il n'est pas de grève où tous ces caractères ne se retrouvent.

*
* *

Cependant il est un caractère qui n'est point indiqué dans cette définition et qui est commun à la plupart des grèves : je veux dire le concert préalable, la coalition. C'est un

caractère commun à la plupart des grèves, ce n'en est pas un caractère nécessaire.

On comprend en effet très bien que sur un chantier, dans un atelier, sous le coup d'une émotion subite, d'un événement imprévu, tous les employés, tous les ouvriers arrêtent en même temps le travail, sans concert préalable. Il n'en est pas moins vrai que l'entente préalable, que la coalition, pour l'appeler par son nom, précède presque toujours la déclaration de la grève. Et alors se dresse devant nous une première question qui est de savoir si la coalition, l'entente préalable entre des travailleurs pour cesser leur travail au même moment, est licite, si elle l'a toujours été, et s'il est bon qu'elle le demeure.

La faculté de travailler ou de ne pas travailler est aujourd'hui, pour chacun de nous, dans notre législation moderne, considérée comme un droit naturel. « Toute obligation de faire ou de ne pas faire, dit l'article 1142 du Code civil, se résout en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur. » Autrement dit, on peut bien forcer un débiteur à payer ou le tenter par la saisie, par les moyens légaux que la loi met à la disposition du créancier, on ne peut pas essayer de le forcer à travailler.

*
* *

Il en est ainsi aujourd'hui; il n'en a pas toujours été ainsi. Et il n'est pas besoin de remonter jusqu'à l'esclavage, ni même jusqu'au servage, pour trouver un droit où ce principe ne fut pas inscrit. Dans la même conférence à laquelle je faisais un premier emprunt, M. Charles Gide a cité un texte tout à fait curieux du droit intermédiaire qui prouve que, pas plus que la nature, l'humanité ne fait de sauts, et que les révolutions, même les plus profondes, gardent dans leurs lois trace d'idées qui leur sont en réalité le plus étrangères. Voici le texte de la loi du 23 nivôse an II (janvier 1795) : « La coalition entre les ouvriers pour provoquer la cessation du travail sera regardée comme une atteinte à la tranquillité qui doit régner dans les ateliers. Chaque ouvrier pourra individuellement former ses demandes, *mais il ne pourra, en aucun cas, cesser le travail*, sinon pour cause de maladie ou infirmité dûment constatée. »

Eh bien, Messieurs, cette notion du travail forcé a complètement disparu de notre droit. Mais ce droit naturel qui appartient à chacun de nous de ne pas travailler, des individus isolés peuvent-ils s'entendre pour l'exercer au même moment?

Avant 1864, les lois pénales répondaient non,

et il a fallu la loi du 25 mai 1864, dont M. Émile Ollivier fut le rapporteur et au vote de laquelle ne fut pas étrangère — mon ami Keufer le rappelait dans sa conférence à l'École des Hautes Études sociales — une retentissante plaidoirie de Berryer en faveur des ouvriers typographes inculpés du délit de coalition, il a fallu, dis-je, la loi du 25 mai 1864 pour que, modifiant les articles 414 à 416 du Code pénal, faisant tomber les peines portées contre la coalition, elle la transformât d'un délit en un droit.

Personne ne s'était avisé de prétendre qu'il fallût revenir sur la loi de 1864, lorsqu'à la suite de la première grève des chemins de fer, en 1891, certaines velléités se manifestèrent en ce sens. Elles prirent corps en 1895 sous une double forme : un projet de loi déposé par M. Trarieux, garde des Sceaux, au nom du Gouvernement, et un peu plus tard une proposition de loi déposée par un certain nombre de sénateurs, en tête desquels MM. Merlin et Demôle. Le projet et la proposition visaient les employés des chemins de fer et des exploitations de l'État. Un des premiers actes du cabinet Léon Bourgeois, qui arriva aux affaires à la fin de 1895, fut de retirer le projet Trarieux. Restait la proposition de loi Merlin-Demôle; elle vint en discussion devant le Sénat, et malgré une très vive opposition du président du Conseil, M. Léon Bourgeois, elle fut adoptée.

Il est bon de noter que lorsque fut soumis au vote l'article 2 du projet de la Commission qui supprimait le droit de coalition, Waldeck-Rousseau, qui figurait pourtant alors avec ses amis politiques parmi les adversaires déclarés du cabinet Bourgeois, ne crut pas devoir suivre ses amis et s'abstint de voter cet article.

La proposition, votée par le Sénat, fut transmise à la Chambre et il ne fut plus question de la résurrection de pénalités contre la coalition jusqu'en 1909. A ce moment, au Conseil supérieur du Travail, un adversaire très éloquent et très tenace de toutes les lois sociales qui ont été votées depuis dix ans, l'honorable M. Touron, obtint de ses collègues patrons le vote d'une motion demandant qu'on reprît la proposition Merlin-Demôle et qu'on retirât le droit de coalition, non seulement aux employés visés par cette proposition, mais à un certain nombre d'autres.

Ce vœu semblait devoir demeurer platonique, lorsqu'en octobre dernier éclata la grève des chemins de fer. Elle a eu pour résultat le dépôt par le Cabinet actuel d'un projet de loi dont le Titre IV enlève aux cheminots le droit de coalition.

*
* *

Messieurs, le simple historique que je viens d'esquisser montre assez à quelles objections se heurte une pareille proposition. Si en février

1896 Waldeck-Rousseau, auteur de la loi de 1884, s'abstint de voter l'article qui retirait le droit de coalition à un certain nombre de travailleurs, c'est que, sans doute, il avait pensé, comme l'avait dit à la tribune du Sénat un des adversaires du projet, qu'il était absolument contradictoire de maintenir aux travailleurs le droit d'association que leur avait donné la loi de 1884 sur les syndicats professionnels, et de leur retirer le droit de coalition, autrement dit de leur maintenir le droit d'entente passagère.

C'est, Messieurs, reprise par l'autre bout, la même thèse qu'avait soutenue en 1864, au Corps législatif, l'opposition qui, d'ailleurs, dans la circonstance, ne fut pas très bien inspirée. Jules Simon, Garnier-Pagès avaient combattu le projet de loi rapporté par M. Émile Ollivier et voici les raisons qu'ils en donnaient.

Jules Simon, dans la séance du 29 avril 1864, s'exprimait en ces termes :

« Vous dites que vous permettez la coalition, mais comment voulez-vous avec votre loi que les coalitions prennent forme. Un adversaire du droit de réunion disait ici hier : « Le droit de « réunion n'est pas dans la loi, et il devrait y « être pour que la loi fût sensée et complète. » ... Je dis que l'honorable M. Seydoux a raison de prétendre qu'en accordant aux ouvriers la permission de se syndiquer à condition de ne pas se réunir, on leur donne une permission qui

équivaudrait à celle qu'on pourrait donner à un aveugle de sortir de chez lui par une porte unique sans lui dire où elle est... Je pense que cette loi n'a pour effet en réalité que de retirer d'une main ce qu'elle donne de l'autre. Et je dis de votre loi : elle commence par une permission, elle continue par une menace. C'est une loi comminatoire; elle autorise et elle repousse; elle feint de donner ce qu'au fond elle refuse. » Et M. Garnier-Pagès, sous une forme plus concise, disait : « Le droit de réunion et le droit de coalition sont identiques; ils ne peuvent pas être divisés ils ne peuvent pas être séparés. Si vous donnez l'un il faut donner l'autre, ou ne donner rien. Dans la législation actuelle, je le comprends, vous défendez la coalition, vous défendez l'association, vous défendez la réunion; vous êtes logiques, vous êtes conséquents : aucune liberté, c'est votre fait. »

Eh bien, Messieurs, on pourrait tenir aujourd'hui un langage analogue. Il n'est pas logique, il n'est pas conséquent de donner toutes les libertés et en même temps de prétendre retirer cette liberté particulière qui s'appelle la liberté de coalition. Du moins ce retrait serait-il utile et permettrait-il d'atteindre le but qu'on se propose? En cette matière, Messieurs, je ne crois pas que les mesures pénales soient d'aucune utilité, et je ne suis pas le seul de cet avis. Je trouve dans le même volume — tout à fait pré-

cieux, comme vous le voyez, à feuilleter — je trouve l'opinion d'un professeur de droit qui n'a jamais passé pour être particulièrement tendre aux fauteurs de désordres, c'est l'honorable M. Berthélémy et voici, à propos des grèves de fonctionnaires, comme il s'exprime : « Qu'y a-t-il à faire pour les empêcher ? Faut-il modifier notre droit pénal ? Convient il d'étendre à tous les fonctionnaires — à ceux qui ne commandent pas comme à ceux qui exercent la puissance publique — les pénalités édictées contre ces derniers par la loi ? Déclarons bien vite que cela ne servirait à rien. Des textes de ce genre ne s'appliquent jamais. En pratique, on ne parvient que très difficilement à réprimer des délits collectifs. Ne comptons pas sur le droit pénal et ne le modifions pas. »

J'ajoute, ce qui a une grosse importance, qu'une mesure de ce genre grouperait naturellement contre elle tous les travailleurs, même les plus modérés. Ainsi, par exemple, M. Niel — dont tout à l'heure nous reverrons l'opinion — l'ancien secrétaire réformiste de la Confédération générale du Travail ; ainsi, à côté de lui, un syndicat, traité à tort de syndicat jaune, le Syndicat professionnel des chemins de fer, qui a toujours combattu le recours à la grève, qui s'est toujours montré partisan exclusif des procédés pacifiques, s'élèvent avec la dernière énergie contre l'idée de retirer à une catégorie

de travailleurs le droit de coalition. « Sans doute, on ne parle en ce moment, disent-ils, que de le retirer aux travailleurs des chemins de fer. Mais sait-on où l'on s'arrêtera ? Et quand on l'aura enlevé à une catégorie, le même raisonnement s'appliquera avec une rigueur inévitable aux travailleurs du gaz, aux travailleurs de l'électricité, aux travailleurs des mines, aux travailleurs de toutes les corporations qui, ou constituent des services publics, ou rendent à la collectivité des services dont elle ne peut pas se passer. » Eh bien, c'èst une assez mauvaise préface à une œuvre telle que celle dont je vais essayer de formuler devant vous les traits essentiels, à une œuvre nouvelle qui soulève des inquiétudes et des résistances, non seulement dans le monde patronal, mais dans le monde ouvrier, c'est une assez mauvaise préface à une œuvre de ce genre, pour la réalisation de laquelle la confiance des travailleurs est un élément indispensable, que de la leur présenter précédée du retrait d'un droit qui est acquis à la classe ouvrière depuis bientôt cinquante ans, et de montrer la République revenant en arrière de la législation impériale. Les ouvriers tiennent au droit de coalition. Ils tiennent à la grève, parce qu'ils y voient un instrument nécessaire à la défense de leurs intérêts.

Se trompent-ils ? S'ils se trompent, ils se trompent en bonne compagnie, car voici un

savant économiste auquel les ouvriers n'ont pas souvent coutume de recourir, dont ils ont cependant, en l'espèce, le droit d'invoquer l'autorité, c'est M. Leroy-Beaulieu. M. Paul Leroy-Beaulieu, dans son *Essai sur la répartition des richesses*, écrit ces lignes significatives : « On se tromperait en croyant que, considérée en soi, la grève ait nui à la classe ouvrière. Elle a certainement contribué à faire respecter davantage les ouvriers par les patrons, à prévenir beaucoup d'abus de détail, toutes sortes de modes d'exploitation et de dégradation ».

Et si de cette autorité nous voulons passer aux faits et chercher dans la réalité la réponse à cette question assurément troublante : la grève n'est-elle pas utile à la classe ouvrière? voici un tableau qui va nous aider à répondre : c'est le tableau des grèves qui se sont produites en France, en Allemagne et en Angleterre dans une récente période décennale, de 1899 à 1908.

Pendant cette période, la France a eu 8.754 grèves, l'Allemagne 18.739, l'Angleterre 5.037 seulement. Sur ces grèves combien se sont terminées par le succès des ouvriers, combien par un succès partiel, combien par leur défaite? En France, on compte, sur 100 grèves, 22,15 p. 100 de succès ouvriers, 38,28 p. 100 de succès partiels, 39,57 de défaites. — En Allemagne, 19,76 seulement de succès, 37,48 de succès partiels et 42,70 de défaites. — En Angleterre, 27,22 de

succès, 42,78 de succès partiels et seulement 30 p. 100 de défaites.

De sorte qu'il ressort de ce tableau que l'Angleterre est supérieure aux deux autres pays comparés, l'Allemagne et la France, à la fois par le nombre des grèves qui est moindre, et par le nombre des succès ouvriers qui est supérieur.

A quoi est dû, Messieurs, ce double résultat? Il est dû — c'est là un point que je note, sur lequel j'aurai du reste à revenir, — il est dû à la supériorité de l'organisation du prolétariat anglais, et c'est dans le même ordre d'idées que se plaçait M. Charles Gide lorsqu'il constatait que, contrairement à une opinion souvent acceptée, c'est dans les corporations où il y a le plus de syndiqués, c'est-à-dire où l'organisation est arrivée au point de développement le plus haut, que se produisent le moins de grèves. « C'est chez les mineurs, dit M. Charles Gide, qu'il y a la plus grande proportion de syndiqués et il y a peu de grèves. Il y a beaucoup de grèves chez les ouvriers des textiles qui ne comptent que 12 p. 100 de syndiqués sur le papier et peut-être pas 5 p. 100 de réels. »

*
* *

Ainsi la grève, on peut le dire avec la certitude de ne pas se tromper, sévit en proportion inverse de l'organisation ouvrière. Plus l'orga-

nisation ouvrière est parfaite, moins il y a de grèves. D'ailleurs le tableau que je viens de faire passer sous vos yeux ne donne pas une idée complète des résultats obtenus, car aux grèves, aux batailles, à la guerre, il faut joindre comme instrument de lutte, et aussi de victoire, d'autres moyens, des moyens pacifiques. En Allemagne notamment, ce qu'on appelle les mouvements de salaires, c'est-à-dire les démarches collectives tentées par les Syndicats organisés, sont très fréquents ; et au début d'une statistique qu'elle a dressée de ces démarches collectives pour 1906, la Commission générale des Syndicats allemands remarque « que les mouvements de salaires ne constituent pas en eux-mêmes un phénomène distinct qui puisse être isolé, et doivent être considérés comme un des moyens employés dans les luttes économiques. C'est, en principe, le premier stade d'une lutte qui s'annonce et qui, suivant les circonstances, pourra se terminer sans exiger de sacrifices ou qui n'aboutira qu'après épuisement d'une des parties en présence. Il est par suite indispensable, si l'on veut avoir une idée claire des combats économiques menés par les Syndicats et de leurs résultats, de donner un exposé d'ensemble qui comprenne à la fois les mouvements de salaires, les grèves et les lock-out ».

Au moment même où nous cherchons s'il n'est pas utile non seulement au pays, à l'ensemble

de la production, mais à la classe ouvrière elle-même, de substituer à ce procédé violent qu'est la grève un procédé pacifique, il n'est pas sans intérêt de constater les résultats que donnent ces mouvements de salaires, ces démarches collectives amiables. La proportion de succès a été, dans la même année 1906, de 55 p. 100 pour les grèves ou lock-out, de 78 pour les mouvements de salaires. La proportion des échecs a été de 21 p. 100 pour les grèves et lock-out, de 2 p. 100 pour les mouvements de salaires.

C'est là, Messieurs, un élément dont il est tout à fait important de tenir compte puisqu'il semble bien que voici démontré par les faits, qu'on peut substituer à la grève un procédé qui offre au point de vue même des résultats matériels, un avantage incontestable sur la lutte violente qu'est la grève.

Ce procédé offre d'autres avantages. On a longuement débattu la question de savoir d'une part, quel est le rendement exact des grèves au point de vue de l'élévation des salaires et, de l'autre, ce qu'elles ont coûté exactement à la production nationale. Ce sont des calculs que M. Picquenard a tentés dans une très intéressante et très documentée conférence, mais qui sont, en raison même de leur complexité, d'une rare difficulté.

Mais si nous laissons de côté le point de vue matériel, pour nous placer à un autre qui a bien

son intérêt, au point de vue moral, nous ne pourrons alors, je pense, que souscrire unanimement à ce passage d'une très remarquable étude de M. Arthur Fontaine sur *Les Grèves et la Conciliation* : « Malgré, disait-il, l'évidence de la nécessité du droit de grève, en dépit des garanties immédiates d'indépendance et de progrès qu'a pu y trouver la classe ouvrière, les citoyens les meilleurs, d'accord avec le sentiment presque unanime de la nation, pensent que la multiplication des grèves est un mal et qu'il faut y parer ; ils voient avec regret grandir l'antagonisme entre patrons et ouvriers, alors que le progrès moral, auquel doit seulement servir de soutien le progrès matériel, serait caractérisé par une croissante harmonie entre les individus de plus en plus libres ; ils voient avec inquiétude les haines de classes se propager, ici, dans des populations aveuglées et irritées par les souffrances d'une longue grève, là, dans des groupes trop souvent agités par l'ardeur de la lutte, par des prédications enflammées auxquelles elle sert aisément de prétexte. Le mal n'est pas dans les pertes matérielles plus ou moins graves que peut entraîner telle ou telle grève ; il est tout entier dans le caractère de lutte à outrance qu'elle revêt ; le mal, c'est l'esprit d'inimitié et d'envie qui fermente à l'occasion des grèves. C'est à celui-là qu'il faut porter remède » (*Applaudissements.*)

On ne peut mieux dire, et nous serons tous d'accord, je crois, pour applaudir à ce langage. Ce point de vue, Messieurs, sans parler du trouble certain apporté à l'ensemble de la production, suffirait à expliquer que l'on se soit préoccupé de chercher à doter la classe ouvrière d'une arme aussi efficace mais moins dangereuse pour elle, pour la nation, pour sa richesse, que la grève.

*
* *

Messieurs, s'il m'était permis de parler de moi, je dirais qu'un des actes dont je m'honore le plus est d'avoir, le 15 novembre 1900, déposé avec M. Waldeck-Rousseau le projet de loi qui portait ce titre : « Loi sur le règlement amiable des différends relatifs aux conditions du travail ». J'en rappelle en deux mots l'économie. Le recours à l'arbitrage en cas de conflit entre l'employeur et les employés, est prévu par le contrat de travail accepté des deux parties. Les adjudicataires, les concessionnaires de l'État sont obligés de l'y inscrire ; les départements, les communes — vous retrouverez là le cadre des décrets du 10 août 1899 — ont la faculté de l'imposer à leurs adjudicataires et concessionnaires. En cas de conflit, ce sont les Conseils du travail, composés par moitié de représentants des syndicats patronaux et de représentants des syndicats ouvriers, qui sont désignés comme arbitres.

La grève n'est licite que si, après la sentence rendue, une des parties refuse de l'exécuter et si la majorité des ouvriers vote la grève. Le caractère essentiel du projet réside beaucoup moins dans les dispositions relatives à l'organisation de la grève et de l'arbitrage que dans l'institution de délégués élus du personnel dans chaque entreprise et l'organisation normale de rapports périodiques et permanents entre employeurs et employés. Je ne saurais trop insister sur ce point : vous trouverez là la condition essentielle et préalable de toute organisation de conciliation et d'arbitrage.

Si la loi de 1892 sur la conciliation a, on peut le dire, échoué — mon ami Fagnot en a, dans sa conférence, donné des preuves malheureusement décisives — on peut affirmer qu'une des causes essentielles, sinon la plus forte, de cet échec c'est précisément l'absence de toute organisation préalable, de tous rapports périodiques et normaux entre employeurs et employés. Ce n'est pas en effet au moment de la déclaration de guerre que les parties peuvent avec chance de succès commencer à négocier, et voilà pourquoi, j'insiste sur ce point, la condition essentielle de tout projet d'arbitrage est l'institution préalable de rapports permanents et périodiques entre employeurs et employés.

Le projet de 1900 n'était, vous l'entendez bien, ni un produit spontané, ni une conception per-

sonnelle. L'étranger, et la Nouvelle-Zélande, la première, avaient devant nous ouvert la voie. Quand je dis la première, ce n'est pas, chronologiquement, tout à fait exact. Dès 1872, une loi du 6 août avait paru en Angleterre sur l'arbitrage ; elle donnait force exécutoire aux conventions établies par les Conseils déjà existants de conciliation et d'arbitrage ; elle demeura lettre morte et fut remplacée, en 1896, par une loi qui fait intervenir cette fois les pouvoirs publics et donne au Ministre du Commerce le droit d'organiser des enquêtes, de rapprocher les parties, de désigner des arbitres.

Au Canada, dont j'aurai dans un instant à reparler, dès 1890, une loi sur l'arbitrage avait été votée, mais elle ne s'appliquait qu'aux mines et n'était exécutoire que dans une province : celle de la Nouvelle-Ecosse.

C'est donc bien la Nouvelle-Zélande qui demeure le pays auquel revient l'honneur d'avoir le premier donné au monde l'exemple d'une législation qui réellement fonctionne et qui donne des résultats sérieux par l'arbitrage. Son auteur est M. W. P. Reeves, ministre du Travail.

La loi — elle est du 31 août 1894 — a pour titre « Loi tendant à encourager la formation d'unions industrielles et de trade-unions et à faciliter la solution des conflits professionnels par voie de conciliation et d'arbitrage ». Titre excellent, très complet et très significatif parce

que, d'une part, il indique, comme je le disais à l'instant, que la formation d'associations, une organisation préalable est la condition nécessaire d'une loi de conciliation et d'arbitrage, et en même temps parce qu'il indique que la conciliation et l'arbitrage ne peuvent se proposer pour but que de faciliter la solution des conflits entre patrons et ouvriers.

Cette loi offre, Messieurs, plus d'un trait que nous ne saurions songer à nous approprier, à raison des différences et des législations et des mœurs. La loi ne fonctionne que par et entre des associations d'ouvriers et de patrons. Ce sont les associations qui désignent respectivement chacun des deux arbitres formant le tribunal avec le troisième arbitre désigné par le Gouvernement; ce sont les associations qui saisissent le Conseil arbitral; sitôt le Conseil saisi, la grève est interdite. La sentence arbitrale est rendue exécutoire sur la demande d'une des deux parties; elle vaut pour deux ans au plus. Si la sentence est violée, des amendes peuvent être prononcées; elles peuvent aller jusqu'à 250 francs pour un individu, jusqu'à 12.500 francs pour les associations; — associations qui, ce trait marque assez la différence entre notre législation et le point de progrès où en est arrivée celle de la Nouvelle-Zélande, associations qui sont tenues de publier non seulement, comme y oblige chez nous la loi de 1884, la liste de leurs adminis-

trateurs, mais la liste de tous leurs membres; obligation sans doute difficilement applicable chez nous, à l'heure actuelle, mais qui n'est pas moins le but nécessaire vers lequel il faut se diriger, car on ne conçoit pas une législation sur les associations qui ne fonctionne pas au grand jour. Si, jusqu'à présent, la crainte des représailles, hélas! trop justifiée, a empêché le législateur d'ordonner cette publication, cela prouve simplement que nous avons encore au point de vue social beaucoup de progrès à faire. Mais la législation de la Nouvelle-Zélande n'en est pas moins incontestablement la vérité.

Je vous disais tout à l'heure : des amendes peuvent être prononcées. Sont-elles payées? Voici la réponse : elles sont payées par les employeurs, par les patrons jusqu'à concurrence de 88,25 p. 100, et par les employés, par les ouvriers jusqu'à concurrence de 84 p. 100, c'est-à-dire qu'ouvriers et patrons se soumettent dans les mêmes proportions, avec la même facilité, aux obligations de la loi. Il est évident que nous n'en sommes pas là. Que d'ailleurs la législation de la Nouvelle-Zélande atteigne son but, en voici la preuve éclatante : de 1894 à 1908, en 15 années, il n'y a eu de déclarées par les associations que 23 grèves avec 1,117 grévistes, et elles ont duré au total 316 jours.

Et maintenant quittons la Nouvelle-Zélande et

d'un bond formidable arrivons au Canada. Nous allons y trouver des renseignements intéressants.

* * *

En 1903, est promulgué au Canada l'acte « à l'effet de faciliter la solution des différends entre les Compagnies de chemins de fer et leurs employés; » ou, plus brièvement, « l'acte d'arbitrage des chemins de fer ». Je le cite simplement, et j'arrive tout de suite à la loi dite « Loi Lemieux » du nom de son auteur, du 23 mars 1907, « ayant pour objet — c'est son titre — d'aider à prévenir et à régler les grèves et les contre-grèves — les lock-out — dans les mines et dans les exploitations de services publics ». Les *Questions pratiques*, dans leur numéro de mai 1909, en ont donné un bon résumé. La loi est applicable dans tout différend qui intéresse plus de 10 ouvriers dans les mines, les agences de transports, les services publics, chemins de fer, steamers, télégraphes, téléphones, usines à gaz, usines d'électricité, distribution d'eau, usines de force. Elle oblige les patrons et les ouvriers à faire connaître, au moins 30 jours à l'avance, leur intention de demander une modification des conditions du travail. Dès qu'un conflit éclate et avant toute cessation du travail, l'une ou l'autre des parties doit demander au ministre du Travail la nomi-

nation d'un Conseil de conciliation et d'enquête afin de prévenir une grève ou un lock-out. La loi institue une enquête obligatoire au cours de laquelle les parties exposent et discutent leurs prétentions. Toute cessation du travail, toute modification des conditions du travail pendant la durée de l'enquête sera punie d'une amende de 100 à 1.000 dollars par jour pour le patron, de 20 à 50 dollars pour l'ouvrier. Au cours de l'enquête, le Conseil peut faire toutes les propositions susceptibles de rétablir l'entente. Il a pleins pouvoirs pour se faire communiquer tous renseignements. Si l'accord se fait entre les parties, acte en est aussitôt dressé, signé par les parties et transmis au Ministre. La convention lie les parties. Si les parties ne se mettent pas d'accord, le Conseil d'enquête dresse alors un rapport qui expose la solution qui lui semble la plus équitable et qui fixe le temps pendant lequel le règlement qu'il propose devra être appliqué. Le rapport est adressé au Ministre, et reçoit par ses soins la plus large publicité.

Voilà en quelques mots, je crois très exacts, le résumé de la loi dont le Gouvernement canadien se félicite beaucoup. Et je vous aurai fait connaître les documents essentiels qui existent sur la matière quand je vous aurai rappelé le fameux « agreement » qui est intervenu le 6 novembre 1907, sous l'énergique impulsion du ministre Lloyd George, entre les Compagnies de

chemins de fer anglaises et leurs agents. A l'exception des questions de discipline, toutes celles relatives au contrat de travail sont soumises soit à un Comité local, soit à un Comité central, soit à un arbitre unique. L'immense majorité des travailleurs et des Compagnies de chemins de fer ont acquiescé à cet accord.

Est-ce que, Messieurs, dans ce résumé j'ai fait entrer tous les textes législatifs que l'on peut rassembler sur ce sujet? Il s'en faut de beaucoup. L'autre soir, au Musée social, un jeune et très distingué maître des requêtes au Conseil d'Etat, M. Marlio, nous a fait un exposé des législations étrangères en matière d'arbitrage. La Bulgarie, les Pays-Bas, la Suisse, la Turquie, la Russie, l'Italie, les Etats-Unis — j'en passe — ont successivement défilé devant nous. Pourquoi donc est-ce que je me dispense et que je vous dispense de cette revue? Je craindrais qu'elle ne fût beaucoup plus fastidieuse qu'instructive. Il faut se servir avec une extrême prudence des textes de lois étrangères et c'est surtout en cette matière qu'il convient de se rappeler le vieil axiome : « La lettre tue et l'esprit vivifie ». Le papier souffre tout, mais il ne suffit pas de trouver dans une loi une disposition ; il faut s'enquérir comment elle est appliquée. Les partisans de mesures pénales trouveraient dans la collection des législations étrangères nombre de textes menaçant de peines afflictives les tra-

vailleurs des services publics qui feraient grève Sans parler d'une loi australienne de 1903, je rappellerai une loi anglaise de 1875 souvent citée qui menace de prison les travailleurs des services publics qui déserteraient leur poste. Je ne sache pas qu'elle ait jamais été appliquée.

Qu'il faille citer avec infiniment de réserve et de prudence les lois étrangères sur ces questions, en voici un exemple qui date d'hier : c'est une loi espagnole qui porte la date du 27 avril 1909; elle contient les articles suivants : Art. 5 : « Les grèves et les chômages seront annoncés à l'autorité huit jours à l'avance : 1° Lorsqu'ils auront pour but de déterminer le défaut de lumière ou d'eau ou de suspendre le fonctionnement des chemins de fer; 2° Lorsque par suite de grève et de chômage demeureront sans assistance les malades et assistés d'une population. » Art. 6 : « Ils seront annoncés cinq jours à l'avance lorsqu'ils tendront à suspendre le fonctionnement des tramways... » C'est admirable : mais je voudrais voir cette loi en application, et si en effet les grévistes viendront trouver le Gouvernement huit jours à l'avance pour le prévenir qu'ils vont se mettre en grève.

*
* *

Est-ce à dire que l'examen des législations étrangères ne soit pas d'une très grande utilité? Assurément si...

La floraison depuis une dizaine d'années des lois de ce genre, l'existence dans presque toutes les législations de dispositions analogues est un indice caractéristique du progrès énorme qu'a fait l'idée d'arbitrage comme moyen de solution des conflits sociaux et économiques dans le monde entier.

La France est-elle demeurée étrangère à ce mouvement? Il n'en est rien. Le projet de 1900 — personne mieux que moi n'est payé pour le savoir — avait soulevé contre lui un concert d'objections et de sarcasmes qui venaient des deux côtés, du côté patronal comme du côté ouvrier. M. Jules Huret en a, dans un livre fort intéressant intitulé *Les grèves*, recueilli les échos. Je me garderai bien de remuer ces souvenirs. Je ne fais pas ici œuvre de polémiste. Si je rappelle ce fait, c'est précisément pour noter la différence entre hier et aujourd'hui. Rien, à coup sûr, n'était plus naturel et moins surprenant que la résistance opposée à l'entrée de procédés de discussion, du parlementarisme, comme on disait alors, à l'usine; résistance, et des syndicats qui craignaient qu'on ne portât atteinte à leur influence légitime, et des patrons, dont beaucoup, imprégnés, sans toujours s'en rendre compte, des théories de Le Play, pensent que s'ils ont des devoirs envers leurs ouvriers — et ils ne le nient pas — ils doivent rester maîtres de les définir et de les mesurer à leur gré.

On protestait alors contre la grève décidée par la majorité, sans s'apercevoir qu'à l'heure actuelle c'est par la minorité qu'elle l'est. On s'élevait contre l'ingérence des arbitres dans les affaires d'une entreprise, contre ces juges d'un nouveau genre qui allaient être appelés à prononcer non seulement sur l'application ou l'interprétation des conventions, mais sur leur modification ; et l'on ne songeait pas qu'aujourd'hui il suffit qu'une grève soit de quelque importance et qu'elle se prolonge, pour que la plupart du temps elle se termine, précisément, de cette manière par l'intrusion inévitable de tiers dans le conflit. On a réfléchi, les esprits ont évolué. En voici deux preuves bien significatives. La *Revue Politique et Parlementaire* publiait, dans son numéro de février dernier, une étude tout à fait remarquable, non seulement par sa valeur propre, mais aussi par la personnalité voilée, mais reconnaissable, de son auteur qui occupe dans le monde des chemins de fer une situation éminente. Or, il reconnaît très loyalement que l'institution des délégués dont je vous parlais tout à l'heure, à laquelle j'attache une si haute importance, et qui fut, grâce à un accord intervenu entre les Compagnies et le ministre des Travaux publics que j'étais à ce moment-là, introduite dans les grandes Compagnies, a donné sur plusieurs réseaux les plus heureux résultats. Voici donc que, du côté patronal, on en est venu

à accepter une des bases du projet de 1900. Ecoutez, maintenant, Messieurs, comment on parle du côté ouvrier ; écoutez comment s'exprime M. Niel dont je citais tout à l'heure le nom : « L'idée d'une procédure obligatoire de conciliation et d'arbitrage me paraît excellente. Sauf des cas tout à fait exceptionnels (que l'on ne prévoit même pas dans l'industrie des chemins de fer), les travailleurs de n'importe quelle corporation tentent de plus en plus, avant de déclarer la grève, de discuter avec leurs patrons. Combien de grèves n'éclatent que parce que ces négociations préalables n'ont pas eu lieu ! Si donc la pratique s'est développée et généralisée chez les travailleurs de discuter de leurs revendications avec les employeurs avant d'ouvrir les hostilités de la grève, quel mal y aurait-il à faire consacrer ces mœurs par la loi dans l'industrie des chemins de fer? En rendant obligatoire la procédure de conciliation et d'arbitrage, tout en laissant facultative l'acceptation de la sentence, on courrait certainement la chance de rencontrer, à l'une des étapes de la procédure, une solution qui serait acceptée par les deux parties. Ainsi seraient évitées les neuf dixièmes des grèves ; ainsi serait obtenu le résultat poursuivi : la solution pacifique des conflits..... »

*
* *

Voici donc, d'un côté, un patron important et, de l'autre, un ouvrier qui joue dans sa corporation un rôle considérable qui se rencontrent pour accepter aujourd'hui des idées inséparables de toute organisation de conciliation et d'arbitrage. Le progrès valait la peine d'être noté.

C'est à propos du récent projet du Gouvernement sur le statut des employés de chemins de fer que M. Niel tenait le langage que je viens de rapporter.

Messieurs, je n'examinerai pas lequel est préférable, ou d'un projet général comme celui de 1900, ou d'un projet, comme celui par lequel a commencé le Canada, spécial à une catégorie de travailleurs : que ce soit celle des travailleurs des chemins de fer, ou celle plus étendue des travailleurs des services publics. Si, comme il paraît, il y a plus de chances de réussir en débutant par le projet spécial, l'hésitation n'est pas permise : il faut commencer par le projet spécial, parce que, avant tout, il faut aboutir.

Tout le monde en a le sentiment : la question que je traite devant vous est, en ce moment, agitée partout. Avant-hier j'assistais à une séance d'une Commission de la Société d'Études législatives qui élabore un projet. Demain, je présiderai, à l'Association internationale pour

la protection légale des travailleurs, une réunion qui étudiera le même problème. Il se produit un véritable bouillonnement d'idées et de projets dont nous serions impardonnables de ne pas profiter. N'entrons pas ici dans les détails. Regardons de haut. Il faut organiser, d'abord, en temps de paix, un système normal et périodique de relations entre l'employeur et ses employés. Appelez leurs représentants délégués élus du personnel, comme le projet de 1900 et le projet actuel du Gouvernement, baptisez-les d'un autre nom : peu importe. Ce qui est essentiel, c'est l'organisation même. Si, entre l'employeur et les délégués de ses employés surgit un conflit, il faut alors s'adresser au Comité de conciliation si l'on est d'avis, comme il semble, de passer par ce degré avant d'arriver au Tribunal arbitral.

Ce Tribunal arbitral, comment allez-vous le composer? Ou bien de représentants des parties départagés par un tiers, ou bien de tiers qui, par leur situation, par leur valeur, par leur honorabilité, s'imposent au respect de tous. Quel que soit le procédé auquel on recoure, il est indispensable que le choix des arbitres échappe à la critique — j'entends à la critique de bonne foi — et que la sentence arbitrale, une fois rendue, soit incontestée.

Eh bien, à ce double point de vue, le projet du Gouvernement me paraît commettre une double et très grave erreur. La première c'est

lorsqu'il remet, même en lui assignant certaines limites, la désignation des arbitres au choix du Parlement. Faire intervenir des assemblées politiques dans la nomination des arbitres est à mon avis une erreur capitale. (*Applaudissements.*) Je ne trouve à ce procédé aucun avantage; j'y aperçois toutes sortes d'inconvénients.

Il serait absolument superflu d'insister sur la seconde erreur, beaucoup plus grave, qui me paraît un véritable non-sens et la négation même de l'idée d'arbitrage : c'est de soumettre la sentence arbitrale à la ratification du Parlement. Autant la supprimer que donner aux assemblées politiques le droit de l'approuver ou de la rejeter. (*Nouveaux applaudissements.*) Les sentences du Tribunal arbitral doivent avoir la même valeur et la même force que tous les autres arrêts de justice.

Je sais très bien à quel sentiment on a obéi : on a songé aux dépenses que pourraient entraîner les décisions rendues par les arbitres. Il est d'autres sentences de justice qui entraînent pour l'État des dépenses. Il arrive que l'État soit condamné, soit par une juridiction administrative, comme le Conseil d'État, soit par une juridiction civile, comme une cour d'appel. Est-ce qu'on soumet ces arrêts à la ratification du Parlement? Sans doute, pour payer les dommages et intérêts auxquels l'État est condamné, il va de soi que le Parlement doit voter les

crédits nécessaires. Il a le droit théorique, en les refusant, de mettre l'État en faillite, auquel cas d'ailleurs le syndic ne se ferait pas attendre. Mais de même qu'il n'a d'autre droit, en ce cas, que de voter ou de repousser les crédits nécessaires, sans avoir à dire si oui ou non il ratifie les arrêts qui les ont rendus nécessaires, de même — et je me ferais scrupule d'insister — les sentences arbitrales doivent avoir par elles-mêmes une force exécutoire, qui leur suffit.

*
* *

Si les sentences arbitrales doivent être obéies par tous, ne doivent-elles pas l'être d'abord par les parties? C'est ici que se pose la question très délicate des sanctions. Les auteurs du projet de 1900 avaient pensé qu'en pareille matière, s'agissant d'un contrat, d'un contrat judiciaire sans doute, mais enfin d'un contrat, il ne pouvait être question que de peines civiles, en aucun cas de sanctions pénales. C'est en nous plaçant à ce point de vue que nous avions prévu, pour le cas ou ouvriers ou patrons commettraient la faute de ne pas se soumettre à une sentence du tribunal arbitral, des peines civiques : le retrait du droit d'élection et d'éligibilité dans les organisations du travail : conseils de prud'hommes, chambres de Commerce, syndicats, etc.

Je crois, Messieurs, la conception très défendable. Mais plus j'y réfléchis et plus je me demande si, surtout dans notre état économique actuel, et au point précis où nous en sommes, la vérité n'est pas d'accepter franchement la conception qui a prévalu au Canada, c'est-à-dire de rendre obligatoire le recours à l'arbitrage; mais, pour l'exécution de la sentence, de s'en rapporter non seulement à la conscience et à l'intérêt des parties, mais aussi, Messieurs, à une force dont il faut bien tenir compte, puisqu'elle s'affirme chaque jour, et que ce n'est pas, tant s'en faut, une force vaine et illusoire : je veux parler de l'opinion publique. C'est dans les milieux ouvriers un axiome courant qu'il n'est pas de grève susceptible de réussir, si elle n'a pour elle l'opinion publique. Nous avons vu à maintes reprises des grèves, comme celle des Postes il y a deux ans, comme celle des Chemins de fer il y a quelques mois, brisées surtout par la pression de l'opinion publique, arrêtées par l'impossibilité où se sont sentis les grévistes de résister à la réprobation qui s'élevait de tous les points du pays. Non, dans un régime d'opinion comme le nôtre, ce n'est pas une vue fausse, j'en suis convaincu, que de faire fond sur cette force, souvent plus réelle et plus puissante que la force brutale : l'opinion publique. Confions les sentences arbitrales à la garde de l'opinion publique; faisons,

comme au Canada, le public juge en dernier ressort de ces conflits qui touchent à l'intérêt public. C'est, je le crois, la vérité.

Ne le perdons pas de vue. Ce que nous entreprenons en ce moment, c'est par-dessus tout une œuvre d'éducation. Ce que nous voulons, c'est donner à tous l'habitude, l'habitude qui devient une seconde nature, de discuter avant de lutter, de réfléchir avant de se battre.

*
* *

Ce ne sera pas l'affaire d'un jour; il faut du temps, il faut de la patience. Plus d'une fois encore, les gouvernements se trouveront acculés à la nécessité de défendre l'intérêt général menacé par des intérêts privés, même collectifs. Plus d'une fois encore, sans doute, nous reverrons des grèves. Nous ne sommes pas des chimériques; nous ne rêvons pas, par un coup de baguette, de transformer la nature humaine et la société. Notre ambition est plus modeste : nous voudrions pas à pas, par un effort incessant, transformer et améliorer notre régime social, nos lois et nos mœurs. Eh bien, j'ai l'intime conviction que la réforme qu'avec Waldeck-Rousseau je proposais en 1900 au Parlement, que celle pour laquelle je combats en ce moment, est une réforme sage, une réforme bonne, une réforme nécessaire.

Sans doute, elle trouvera devant elle de rares et irréductibles adversaires. Il est des théoriciens de la violence qui, paisiblement assis dans leur cabinet de travail, exaltent à froid les mérites de la brutalité et prêchent dans l'intérêt supérieur de la civilisation les luttes fraticides et la discorde entre les citoyens d'un même pays. C'est une théorie ; je ne crois pas qu'elle ait grand'chance de triompher jamais en un pays comme le nôtre. En tout cas, elle ne fut jamais la mienne.

Républicain, une doctrine qui substitue à l'autorité de la loi les hasards de la force m'apparaît comme la négation même de la République. Français, passionnément attaché à la grandeur de mon pays, hanté par l'angoisse de la vieille parole : « Toute maison divisée contre elle-même périra », je considère comme le devoir le plus impérieux de tout faire pour extirper du sol natal les semences de haine et les germes de guerre civile. (*Applaudissements vifs et répétés.*)

BANQUET DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE LA RÉVOLUTION DE 1848

La Société d'histoire de la Révolution de 1848 avait organisé un banquet, auquel assistaient, sous la présidence de M. Ferdinand Dreyfus, sénateur, un certain nombre de personnalités, parmi lesquelles Mme Paul Bert, Mme et M. Georges Renard. Appelé à prendre la parole, M. Millerand examina les problèmes politiques et sociaux qu'avait posés la seconde République. Et il tira de ses efforts et de ses luttes les enseignements qu'ils comportent pour le présent.

Mesdames, Messieurs,

J'ai accepté avec un très grand plaisir et un très vif empressement l'invitation que la Société d'Histoire de la Révolution de 48 me faisait l'honneur de m'adresser, d'abord parce que j'étais certain de me retrouver ici en compagnie de vieux et excellents amis, et puis parce que cet anniversaire du 24 février est, à mon avis, un des anniversaires que la République a le moins le droit d'oublier.

Vous disiez tout à l'heure avec infiniment de

raison, mon cher Président et ami, que celui qui vous parle a, pour la seconde République, une affection et une inclination toutes particulières. J'estime, en effet, que pour l'homme politique, il est peu de périodes qui soient aussi riches en enseignements que l'histoire de la seconde République, de ses origines, de son développement et de sa disparition.

De ses origines. Le 26 mars 1847, Guizot était à la tribune, pour défendre — avec cette ardeur passionnée et cette rigidité hautaine qui étaient les caractéristiques de son talent et de sa politique — son système, son régime et son ministère. Et, comme dans le débat au cours duquel il prenait la parole on avait naturellement accusé régime et gouvernement de vivre et de prospérer par le favoritisme, il répondait superbement : « L'abus des influences est un mal inhérent à tous les pays libres. » A un interrupteur parlant du suffrage universel, il ripostait par la parole fameuse : « Il n'y a pas de jour pour le suffrage universel ». Moins d'un an après, tandis que le pays légal regardait passer la révolution, le pays sans épithète, le vrai, la faisait et dans des conditions qu'on a résumées en cette expression d'une brutale vérité : « la révolution du mépris ». Un régime qui n'avait, on peut le dire, été jamais attaqué sérieusement, qui devait, semblait-il, se croire assuré de l'avenir, s'effondrait en trois jours, abandonné de tous.

A la campagne des banquets qui avait sillonné la France de traits de feu, aux attaques dirigées par toutes les oppositions contre un régime qu'on accusait de ne pas vouloir entendre la voix du pays, le gouvernement avait opposé une confiance aveugle, un optimisme imperturbable : il en était cruellement réveillé. Quelle leçon pour les gouvernements et pour les majorités de tous les temps !

Si l'origine de la révolution de février est pleine d'enseignements, que dire de l'histoire même de la seconde République, de ces trois années si pleines, au début surtout, d'événements et d'idées ?

Michel de Bourges, à la tribune de la Législative, disait un jour : « Je n'aime la République que si elle me promet la conciliation de ces deux forces ennemies et solidaires : le capital et le travail », et il marquait ainsi d'un trait fort ce qui a été, en effet, à ses débuts, la caractéristique, ce qui est resté l'honneur de la République de 1848. C'est que les plus éminents de nos ancêtres d'alors avaient tout de suite aperçu quelle connexion intime, indissoluble liait la République, le suffrage universel et les réformes sociales. Ils avaient aperçu dans une vue d'une justesse admirable, qu'on ne pouvait pas instaurer le suffrage universel, faire ce que Guizot, dans sa superbe, appelait cette absurdité de donner à chaque citoyen les mêmes droits poli-

tiques, sans qu'immédiatement, comme une conséquence fatale, surgît la nécessité de donner pour corollaire aux droits politiques dont on investissait chaque citoyen, des facultés élargies. Il ne se pouvait pas, — et les républicains de 48 le comprirent avec une grande clairvoyance faite autant de sentiment que de raison, — il ne se pouvait pas, pour reprendre le mot d'un illustre théoricien, que les mêmes hommes fussent à la fois misérables et souverains.

Du fait même qu'il proclamait le suffrage universel, le peuple qui commettait cette glorieuse imprudence, s'imposait à lui-même le devoir impérieux de réaliser, au point de vue social, toutes les réformes qui, en donnant au citoyen la capacité morale, intellectuelle et les facultés matérielles suffisantes, le rendrait digne du pouvoir dont on l'investissait. (*Applaudissements.*)

Aussi le suffrage universel est à peine proclamé que tous les problèmes sociaux sont abordés. On parlait tout à l'heure de cette œuvre admirable de l'enseignement à laquelle, sous la seconde République, le nom de Carnot est attaché, comme, sous la troisième, le nom de Paul Bert, celui de Jules Ferry et de tant d'autres.

En même temps que la question de l'enseignement, ce sont toutes les questions sociales : c'est la législation ouvrière qui apparaît, c'est l'abolition du marchandage, c'est la limitation

de la journée de travail, — c'est enfin ce problème capital que nous allons seulement — grâce à vous pour une grande partie, mon cher Ferdinand Dreyfus — résoudre demain par le vote du Sénat : celui des retraites ouvrières et paysannes, auquel, dès 1848, se lie un nom qui nous est deux fois cher : le nom de Waldeck Rousseau. (*Applaudissements.*)

Ce ne sont pas seulement les questions sociales proprement dites, comme celles que je viens d'énumérer, que la République de 1848 aborde avec la ferme volonté de les résoudre : ce sont, en même temps, les questions économiques que, hier à peine, la troisième République vient de mettre sur le chantier. Je veux parler de la question du rachat des chemins de fer qu'interrompaient à la tribune de la Législative les fusillades de Juin. La seconde République a donc abordé toutes les questions sociales, économiques, financières de l'étude et de la solution desquelles nous vivons encore en ce moment.

Voilà pourquoi, n'y aurait-il que cet admirable effort, le souvenir de la seconde République devrait être, par nous, gardé avec un soin pieux. Il nous est également précieux non seulement par ce que la République de 48 a fait, par ce qu'elle a tenté, par les mérites des hommes qui ont collaboré à son œuvre, mais, je le dis très haut, autant et plus encore peut-être,

par les défaillances, par les fautes, pour la plupart inévitables, commises alors. Ces hommes, appelés à gouverner un peuple qui passait en vingt-quatre heures du régime censitaire le plus étroit à la pleine mer du suffrage universel, ces hommes qui avaient l'ambition démesurée, mais merveilleuse, de réaliser sur l'heure tout leur programme politique et social, ont vu l'œuvre à accomplir, ils ont regardé haut sans prendre toujours suffisamment garde aux obstacles qui se trouvaient sous leurs pas et à ceux qu'on y jetait. Alors comme aujourd'hui, plus qu'aujourd'hui, les réformes sociales se heurtaient aux difficultés financières. Alors comme aujourd'hui plus qu'aujourd'hui peut-être, elles rencontraient des résistances aveugles, et lorsqu'un ministre des Finances, en quête de ressources, recourait au procédé d'ailleurs peu heureux des 45 centimes sur les quatre contributions, tous les intérêts qui, satisfaits la veille, s'inquiétaient des audaces du régime nouveau, s'appliquaient à exploiter la mesure, à la tourner contre la République, à semer autour d'eux la défiance et la crainte. Peu à peu surgissait et grandissait cet adversaire redoutable qui s'appelle la peur, la peur contre laquelle personne ne peut rien, une fois qu'elle est déchaînée, et que, pour cette raison, un gouvernement prévoyant doit tout faire pour écarter — car un peuple qui a peur ne réfléchit plus, il ne raisonne plus : il devient

la proie désignée de tous les aventuriers. (*Applaudissements.*)

Il y a enfin une troisième et dernière leçon, ce n'est pas la moins précieuse, que nous a léguée la seconde République, c'est celle de sa disparition. Si, une nuit de décembre, un homme a pu surprendre et escamoter la République, il ne l'a pu — il faut le dire parce que c'est la vérité — que parce qu'il a eu pour complices, l'indifférence et la désaffection générales. Nous sommes ici à quelque cents mètres de l'endroit où eut lieu entre Baudin et un ouvrier du faubourg Saint-Antoine le bref et tragique dialogue clos par la parole historique de Baudin : « Vous allez voir comment on meurt pour 25 francs ». Par sa mort, Baudin léguait sans doute à l'avenir un exemple sublime et nécessaire. Il ne pouvait plus — il n'était plus temps, — éclairer un peuple que des fautes successives avaient détourné d'un régime dont il ne devait que plus tard — trop tard — reconnaître la valeur. Oui, c'est dans le réveil cruel de l'invasion, que le peuple de France s'est repris et a revendiqué l'héritage de la seconde République.

Vous avez dit, avec infiniment de raison, mon cher Président, et c'est par là que je veux terminer, que les républicains que nous sommes ont deux devoirs essentiels : conserver toujours présent devant les yeux un idéal, parce qu'on ne peut rien sans idéal, parce que pour bien

remplir même l'humble besogne de tous les jours, il faut regarder haut et loin (*applaudissements*); et puis, pour servir utilement cet idéal, avoir le souci constant des réalités et des difficultés quotidiennes. Il faut se préoccuper moins encore de ses amis et de ses partisans que de ses adversaires et surtout de cette masse indifférente, la majorité presque toujours, qu'il faut savoir peu à peu amener à soi et qu'il ne faut surtout jamais, par des imprudences ou par des exagérations aussi dangereuses qu'inutiles, détourner sinon dresser contre soi. (*Très bien, très bien.*)

Tel est le double devoir qui s'impose à nous : être des idéalistes, conscients et soucieux des réalités.

Je vous remercie et je vous félicite de vous être donné pour tâche, dans cette société de l'Histoire de la Révolution de 1848, de recueillir les documents, les souvenirs, les actes et les idées qui, pendant trois ans, ont animé et fait vivre nos ancêtres. Vous travaillez de la sorte non seulement à faire rendre justice à nos précurseurs, mais en même temps à nous garantir contre les erreurs où nous pourrions tomber demain. Votre œuvre n'est pas seulement une œuvre de réparation et de justice pour le passé, elle est pour le présent et pour l'avenir une œuvre de sauvegarde et de salut.

Je lève mon verre à vos efforts, à vos succès, à la prospérité de votre société. (*Applaudissements.*)

LES LIQUIDATIONS DES CONGRÉGATIONS

Dans le courant de mars 1910, l'intervention de la justice dans les affaires du liquidateur Duez provoqua, à la Chambre, un grand débat au cours duquel allusion fut faite à l'assistance qu'avait pu apporter, en qualité d'avocat, M. Millerand à M. Duez. Ainsi mis en cause, le ministre des Travaux publics tint à s'expliquer aussitôt. Au début de la séance du 14 mars, il prononçait, au milieu de l'attention générale, le discours suivant :

M. Millerand, *ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.* — Avant que ne reprenne le débat sur le fond même des interpellations, la Chambre me permettra une rapide intervention.

Au cours de la dernière séance, tandis que M. le président du Conseil était à la tribune, un de nos honorables collègues a fait une interruption dont, personne ne s'en étonnera, je n'avais pas, au milieu du bruit, exactement saisi le sens, sans quoi j'y aurais, pour ma part, répondu sur l'heure. La voici :

« M. Pugliesi-Conti : A l'époque dont vous parlez », — M. le président du Conseil venait

de lire un document de la fin de 1908, — « M. Duez continuait-il à être assisté par des avocats hommes politiques et membres du Parlement? Voilà une question intéressante ».

Voici, en ce qui me concerne, la réponse :

« Non. J'ai plaidé, — je dirai une fois de plus, en quelques mots brefs, pourquoi, — j'ai plaidé des affaires de liquidation de congrégations. La dernière que j'ai plaidé pour le liquidateur Duez remonte aux premiers mois de 1905.

Cette réponse faite à M. Pugliesi-Conti, et cette première question vidée, comment ai-je été amené à donner la collaboration qu'on était venu me demander à l'application de loi de 1901?

En reprenant, au sortir du ministère, l'exercice de ma profession, je m'étais interdit d'accepter aucune affaire où la politique fût mêlée. Je n'ai transgressé cette règle que pour les affaires de congrégations. Pourquoi?

La promulgation de la loi relative au contrat d'association posait devant la justice une série de problèmes juridiques extrêmement nombreux, complexes, délicats, de la solution desquels dépendait, pour une large part, l'exécution des volontés des auteurs de la loi.

Les officiers ministériels chargés d'occuper dans les premières instances avaient réclamé le concours d'avocats, qui — les uns parce que leur conscience réprouvait les dispositions de la loi de 1901, les autres parce que, étrangers à la poli-

tique ils ne se souciaient pas de s'attirer des représailles aisées à prévoir — avaient refusé.

Me dérober dans les circonstances où l'on s'adressait à moi ; refuser, pour éviter des attaques personnelles, ma collaboration à l'interprétation et à la défense d'une des œuvres essentielles du Gouvernement de Waldeck-Rousseau ; répondre, par ce procédé, à la confiance que pendant trois ans m'avait témoignée, comme à tous mes collègues du Cabinet, le parti républicain, j'aurais cru, en le faisant, — ce fut mon sentiment alors et je n'ai pas changé d'avis, — commettre une lâcheté.

J'acceptai. J'acceptai de plaider des procès ou soulevant des questions de principe ou particulièrement graves, décidé, ai-je besoin de le dire, à apporter, si en semblable matière aucune distinction était admissible, plus de vigilance encore à la défense des affaires qui m'étaient confiées, plus de scrupule à leur règlement.

Si je me suis conduit de la sorte, c'est que je me le devais à moi-même. Je n'ai jamais eu la naïveté de croire que la correction de mon attitude désarmerait la calomnie. Tant qu'elle s'est manifestée en dehors du Parlement, je l'ai méprisée. Je n'ai relevé ni la fable des 300.000 fr. d'honoraires, ni celle d'une dîme honteuse que j'aurais prélevée sur mes collaborateurs, ni tant d'autres, plus folles et plus ignominieuses les unes que les autres.

Le jour où la calomnie a franchi les portes du Parlement, j'ai cru devoir à mes collègues de rompre le silence. J'ai parlé.

A une première insinuation, partie de cette tribune, j'ai répliqué en mettant au défi quiconque de placer sous l'insinuation un fait. La réponse à ce défi, je l'ai attendue plus de trois ans.

Elle a été produite, un jour, à la tribune du Sénat, par un membre de la droite de cette Assemblée. Il m'accusait sans ambage d'avoir touché des honoraires de 10.000 francs pour n'avoir pas plaidé dans un procès fictif où, disait-il, « je suis sûr qu'il n'y a pas eu de jugement ».

J'ai répliqué sur l'heure, dans la presse, par cette triple affirmation : qu'il y avait eu si bien procès réel que plusieurs audiences, à la première Chambre du tribunal de la Seine, avaient été remplies par les plaidoiries, dont la mienne, et par les conclusions du ministère public ; qu'il y avait eu, non pas un, mais des jugements ; et enfin, pour les honoraires, qu'ils avaient rémunéré, non pas cette plaidoirie seule, mais une année de conseils, de consultations et de plaidoiries, tant en province qu'à Paris.

Telles ont été mes affirmations.

Vous avez reçu, il y a quelques semaines, un rapport distribué au Sénat sur les liquidations des congrégations et vous avez pu y lire, sous la signature même de celui qui, à la tribune,

s'était fait l'éditeur abusé de la calomnie, l'aveu qu'il avait été triplement trompé.

Voilà pour le passé.

Que demain surgisse une nouvelle calomnie, je suis prêt à y répondre et à la confondre, comme j'ai fait des précédentes. Je suis prêt parce que, je le dis en toute simplicité, mais en toute tranquillité, je suis sûr de ma conscience.

On peut discuter mes opinions, critiquer mes actes politiques; je livre aux investigations de tous ma vie tout entière, privée et publique : on n'y trouvera pas un acte, je dis pas un, que je ne puisse hautement avouer. (*Applaudissements à gauche.*)

INAUGURATION DU MONUMENT AD. COCHERY

Le monument élevé à Adolphe Cochery, le premier ministre des Postes, le père du ministre des Finances dans le cabinet Briand, M. Georges Cochery, fut inauguré, à Montargis, le 5 juin 1910, par M. Millerand, qui fit l'éloge de ce prédécesseur regretté.

L'homme dont nous célébrons aujourd'hui la mémoire ne fut pas seulement une individualité originale et puissante.

Il mérite d'être honoré comme un type représentatif de cette fraction républicaine et patriote de la bourgeoisie française du siècle dernier qui, passionnément attachée aux conquêtes de la Révolution, défendit avec une tenace conviction les idées libérales et, après avoir courageusement lutté contre l'invasion étrangère, se donna tout entière à l'œuvre du relèvement de la France par la République.

Né à Paris, le 26 avril 1821, Adolphe Cochery passa des bancs de l'Université dans les rangs du

barreau, où il marqua vite sa place. Il avait remplacé, dans le cabinet du bâtonnier Félix Liouville, un jeune confrère qu'il devait retrouver en face de lui dans d'autres luttes que celles du Palais : M. Buffet.

La révolution de 1848 fit de Cochery le chef de cabinet du Garde des sceaux. Il rendit dans cet emploi des services qui lui valurent, lors de la retraite du Gouvernement provisoire, l'offre de fonctions importantes. Cochery préféra reprendre la robe.

Le régime impérial ne devait lui présenter que trop d'occasions d'affirmer à la barre ses convictions libérales : en correctionnelle, aux assises, Cochery eut pour clients les journaux d'avant-garde que traquait un gouvernement incapable de supporter la critique.

L'heure sonna pourtant où la liberté fut la plus forte. En 1868, une loi était votée qui rendait possible la publication de journaux politiques. Adolphe Cochery avait une propriété à Montargis. Cette année même, il y fonda l'*Indépendant de Montargis*. Il y était, l'année suivante, candidat de l'opposition. Après une campagne électorale qui a laissé des souvenirs vivaces et pittoresques, Cochery l'emporta au second tour de 700 voix sur le candidat officiel.

Il prit aux débats du Corps législatif une part remarquée, notamment dans les discussions de la loi sur la presse et de la loi municipale.

Dès qu'apparurent à l'horizon les signes précurseurs de la tourmente où la France devait laisser des morceaux de sa chair, Cochery se rangea parmi les représentants du peuple courageux et prévoyants qui, comme Thiers, ne craignirent pas de dénoncer le péril. Il fut un des 84 députés qui votèrent contre la déclaration de guerre.

Le 4 septembre, ses collègues réunis dans le Salon de la Paix le choisirent pour aller, avec Jules Grévy, porter l'adhésion du Corps législatif au gouvernement de l'Hôtel de Ville.

Le rôle de Cochery pendant nos désastres vaut d'être mis en lumière. Commissaire général de la défense du département du Loiret, il est au milieu des troupes pendant la bataille d'Orléans. Quand les Bavarois prennent la ville, il est au milieu de ses concitoyens. Il les quitte pour rejoindre à Tours, après avoir traversé sans sauf-conduit les lignes ennemies, Thiers qui y attend les autorisations nécessaires afin de se rendre à Versailles conférer des conditions d'un armistice. Cochery n'hésite pas. Il repart immédiatement, toujours sans sauf-conduit, les solliciter du général Von der Thann qui commande à Orléans. Il est assez heureux pour les obtenir. Il les rapporte à Thiers et part avec lui et Paul de Rémusat pour Versailles.

Entre Versailles et Paris, Cochery assure, au cours des négociations, le contact nécessaire.

Quatre fois il entre à Paris sans pavillon de parlementaire.

A un moment, le comte de Bismarck veut rompre les pourparlers sous le prétexte que l'insurrection qui a éclaté le 31 octobre dans la capitale s'est rendue maîtresse du Gouvernement. Cochery se porte fort de la fausseté du renseignement et, comme on insiste, il demande à se rendre à Paris pour le contrôler. « Ce serait vous envoyer à la mort, objecte M. de Bismarck. — Monsieur le Comte, riposte Cochery, nous n'en sommes pas, à ce moment, à ménager notre vie. »

Ce n'étaient pas de vaines paroles. On le vit bien quelques heures plus tard, lorsque, traversant la Seine au pont de Sèvres pour aller remplir la mission qu'il avait sollicitée, une double décharge de mousqueterie, partie de la rive prussienne, enveloppa la barque qui le portait.

Aux élections de février 1871, Cochery était envoyé à l'Assemblée nationale par la presque unanimité des suffrages du département du Loiret. Il ne devait plus cesser de le représenter jusqu'à sa mort, soit à la Chambre, soit au Sénat, en même temps qu'il entrait, pour n'en plus sortir, à l'Assemblée départementale.

Adolphe Cochery a joué, dans le Parlement de la troisième République, un rôle considérable. Membre de nombreuses commissions, notamment de celle du budget, dont il fut trois fois le

rapporteur général, c'est en cette qualité qu'avec une précision et une vigueur de langage impressionnantes, il demandait, le 27 novembre 1877, le rejet des crédits supplémentaires qu'en l'absence des Chambres avait illégalement ouverts le ministère du 16 mai. Jusqu'à son dernier jour, Cochery se consacra à ses devoirs parlementaires et, à près de quatre-vingts ans, il présidait au Sénat, avec une verdeur et une vivacité d'esprit qui faisaient l'admiration de tous, la Commission des Chemins de fer et la Commission des Douanes.

C'est surtout comme ministre des Postes qu'Adolphe Cochery a conquis la juste popularité qui entoure son nom. Et c'est à la mémoire du premier ministre des Postes français qu'au nom du gouvernement de la République, le ministre actuel des Postes apporte l'hommage de la reconnaissance nationale.

Ce fut à la fin de 1877, sous la forme d'un sous-secrétariat d'Etat rattaché au ministère des Finances, en attendant qu'au début de 1879, elle devint un ministère autonome, que Cochery prit en mains l'administration des Postes et des Télégraphes. Ils avaient jusqu'alors été séparés. Le premier soin de Cochery fut d'en opérer la fusion.

L'abaissement à 5 centimes par mot de la taxe télégraphique intérieure ; la réduction de 25 à 15 centimes de la taxe des lettres : ces deux

réformes capitales réalisées dès le début de 1878 auraient suffi à illustrer le passage de Cochery aux Postes. Elles ne marquaient que le début d'une action réformatrice continue et méthodique qui, pour le bien public et pour la prospérité nationale, n'a cessé de s'affirmer pendant plus de sept années par d'incessantes et profondes améliorations : création du service des recouvrements, des abonnements aux journaux, des bons de poste, de la Caisse d'Épargne postale, des colis postaux, des réseaux urbains téléphoniques, des lignes télégraphiques souterraines, des tubes pneumatiques parisiens, de nombreux câbles sous-marins.

En 1878, Cochery présidait à Paris, au moment de l'Exposition universelle, le Congrès postal international et il rendait à l'influence française dans la direction de l'Union postale la part légitime qui lui était due.

En 1881, il organisait cette magnifique exposition internationale qui marqua une date dans l'histoire de l'électricité et de ses applications, laissant après elle comme œuvre essentielle l'adoption d'un système d'unités électriques admis par les savants du monde entier.

Si tant de titres avaient acquis au Ministre des Postes la gratitude du public, il avait su par sa bienveillance toujours en éveil conquérir la confiance et l'affection de son Personnel.

Sous les dehors d'une bonhomie narquoise et

parfois un peu brusque, Adolphe Cochery cachait une bonté sincère et une vraie délicatesse de cœur. Il avait trouvé le petit personnel, commis et sous-agents, dans une situation lamentable, avec des traitements dérisoires, sans espoir certain d'avancement sérieux. Un de ses premiers soins fut d'élever l'échelle des traitements dans une large proportion, d'assurer et d'accélérer l'avancement, de rendre accessibles enfin à tous les agents, par une série de concours, tous les emplois de l'administration. Aucune catégorie n'échappa à sa sollicitude.

Aussi le nom de Cochery est-il demeuré cher à tous les membres de la grande famille postale et télégraphique. Le jour de ses obsèques, le 16 octobre 1900, je tenais, en ma qualité de ministre des Postes, un des cordons du poêle, accompagné à droite d'un inspecteur général des postes et télégraphes, à gauche, d'un facteur-chef des postes. Devant ce monument que la reconnaissance de ses concitoyens a élevé en l'honneur de son ancien chef, la famille postale et télégraphique a tenu également à être représentée.

En son nom, au nom du gouvernement, au nom du Pays, je m'incline respectueusement devant la mémoire d'Adolphe Cochery. Mieux que le bronze et que la pierre, les grands services qu'il a rendus à la Patrie et à la République défendent son nom de l'oubli. Et en s'endor-

mant pour toujours après une vie si noblement remplie, Adolphe Cochery aura eu la joie suprême de penser qu'il laissait derrière lui, pour suivre ses traces et pour prolonger son exemple, un fils digne de lui et capable d'ajouter encore à l'éclat du nom paternel.

INAUGURATION DU MONUMENT WALDECK-ROUSSEAU

L'inauguration du monument élevé à la mémoire de Waldeck-Rousseau fut l'occasion d'une grande manifestation politique. C'est le 6 septembre 1910 qu'eut lieu, aux Tuileries, cette cérémonie en présence du Président de la République, du président du Conseil et des membres du Gouvernement. Toutes les personnalités du monde politique et parlementaire figuraient dans l'assistance. M. Etienne, vice-président de la Chambre ; M. Busson-Billaud, bâtonnier de l'ordre des avocats ; M. Aristide Briand, président du Conseil, prirent la parole et célébrèrent la mémoire du grand homme d'Etat disparu. Au nom des anciens collaborateurs et des amis personnels de Waldeck-Rousseau, M. Millerand prononça le discours suivant :

Vous n'attendez de moi ni un jugement sur Waldeck-Rousseau ni une appréciation de son œuvre. J'ai été mêlé trop intimement à quelques-uns des événements de notre histoire où il a joué le premier rôle, ces événements sont trop près de nous, j'ai voué à sa mémoire un culte trop fervent, pour qu'il puisse sortir de ma bouche d'autres paroles que celles du souvenir et de l'admiration.

Je revis à cette heure trois années, des plus remplies et des plus fécondes qu'ait connues notre République. Waldeck-Rousseau surgit devant mes yeux, non pas seulement évoqué par le ciseau prestigieux d'un admirable artiste, mais vivant et tel que tant de fois je l'ai vu. Il parle : je crois l'entendre !

Le voici à Rambouillet, dans une demeure amie, au lendemain du jour où il avait tenté vainement de constituer un gouvernement avec les groupes parlementaires qui se réclamaient de lui. Il écoute, de cet air fermé qui fut souvent le sien, les adjurations de républicains convaincus qu'il est l'homme de l'heure et que s'il ne surmonte pas de trop naturelles rancœurs le pays court au-devant de bien d'autres aléas que ceux d'une crise ministérielle.

Six jours plus tard, le Cabinet constitué le 28 juin, et qui déjà s'est affirmé par des actes, se présente au Parlement. Waldeck-Rousseau est à la tribune de la Chambre pour lire sa déclaration. Il n'y est pas remonté depuis 1888. Il y reparaît dans les conjonctures les plus graves. Un vent de tempête siffle autour de lui. Pâle, le papier tremblant entre ses mains, d'une intrépidité de cœur sans égale, il se demande seulement, au milieu des interruptions et des outrages qui l'assaillent, si l'effort qu'il a consenti demeurera stérile ou si la majorité républicaine, s'arrachant aux impressions de séance, saura, dans

un éclair de raison et de patriotisme, apercevoir le péril et s'unir pour le conjurer.

La France est arrivée au paroxysme de la crise où depuis de longs mois elle est écartelée. Les deux partis qui se la disputent se soufflètent des mots sacrés de justice et de patrie. La lumière pourtant a commencé de percer les nuées. La Cour de cassation a parlé. La révision est ordonnée. Le second Conseil de guerre se réunira bientôt.

Dans quelle atmosphère lourde de haine et de violence va intervenir son arrêt? De quelles combinaisons ne rêve-t-on pas d'en faire l'instrument?

Le premier devoir du Gouvernement sera de ramener le calme et la confiance dans la nation brûlante de fièvre et dévorée de soupçons. Waldeck-Rousseau a médité sur les moyens propres à atteindre ce but. En peu de mots, concis et lumineux à sa coutume, il a révélé à quelques-uns de ceux qui seront ses collaborateurs sa méthode et son plan.

Par la composition même de son ministère il indique qu'il n'estime pas le moment propice à distinguer entre les diverses fractions du parti républicain et que, s'il plaît à certains de s'en exclure, il n'écarte personne de la besogne commune.

Aussi bien qu'importe au succès de l'œuvre le nom des ouvriers? J'en atteste ceux dont je suis devant ce monument le trop faible interprète et qui pendant trois ans étroitement groupés, sans

une discorde, sans un dissentiment, autour de leur chef ont goûté l'incomparable joie des réalisations poursuivies avec décision suivant un programme nettement conçu.

C'est lui, Waldeck-Rousseau, qui est, comme il convient, le centre et l'âme de l'action. Quelques notes devant lui, il expose au Conseil de sa voix calme et presque sans nuances les affaires du jour, et l'ordre et la clarté se répandent comme par magie. Un ministre hésite-t-il sur une solution? des avis opposés se sont-ils fait jour ? le président du Conseil qui a écouté, sans y intervenir, le débat entre ses collègues, prend la parole. Lorsqu'il se tait, il a établi l'accord, par l'ascendant naturel d'une autorité morale acceptée avec une affectueuse gratitude, de tous ses collaborateurs.

Son prestige a conquis bien vite une Chambre au premier contact rebelle, et c'est dans le silence et l'attention d'une majorité reconnaissante du passé et confiante dans l'avenir que jusqu'au bout Waldeck-Rousseau se fera entendre.

Dès la première heure le pays républicain a été gagné. De toutes les régions, assemblées élues, associations, comités font parvenir au Gouvernement l'expression vibrante de leur approbation. Les masses populaires qui se sont levées dans un mouvement de protestation indignée pour défendre contre de grossières insultes la République et son premier magistrat, font,

dans une manifestation dont l'esprit de parti a, sans y réussir, essayé d'altérer la signification, éclater leur confiante allégresse.

Elles ne se trompent pas en ouvrant un large crédit à l'homme d'Etat qui s'est déjà créé tant de titres à la reconnaissance des travailleurs. En lui elles saluent l'auteur de la loi de 1884 sur les syndicats professionnels, le fondateur du crédit aux associations coopératives, le ministre de l'Intérieur qui deux années durant, devançant le gros de son parti, a, sous le Cabinet Ferry, tracé le sillon où lèvera plus tard le grain par lui semé à pleines mains.

Le Président du Conseil de 1900 n'aura qu'à demeurer fidèle à lui-même, aux inspirations de son propre passé, aux leçons recueillies dans l'héritage paternel pour accomplir l'œuvre sociale la plus étendue dont aucun ministère ait eu encore le droit de s'enorgueillir. Pour la première fois, il obtiendra de la Chambre, comme conclusion d'une discussion générale approfondie, le vote de l'article premier d'un projet sur les retraites ouvrières posant les principes que, neuf ans plus tard, le Cabinet Briand aura l'honneur de faire définitivement entrer dans nos lois.

Il saisira le Parlement d'un projet d'extension de la capacité des syndicats, corollaire indispensable de la loi organique à laquelle il a attaché son nom. Enfin, par une inspiration d'une har-

diesse qui lui fut à l'époque amèrement reprochée, il s'attaquera au problème angoissant de la grève dans le projet sur le règlement amiable des conflits du travail. Projet qui se trouvait en germe dans la sentence mémorable par laquelle il mit fin à la grève du Creusot et dont les dispositions essentielles, avant même que d'être admises chez nous, ont été avec succès appliquées à l'étranger.

Les préoccupations de Waldeck-Rousseau embrassent, est-il besoin de le dire, tous les aspects de la vie nationale. Dans son beau discours du 12 janvier 1902, prononcé à Saint-Etienne devant ses électeurs de la Loire, il pourra, avec une légitime fierté, se rendre le témoignage qu'aucun des grands intérêts du pays n'a été négligé par son Gouvernement, ni à l'intérieur ni à l'extérieur.

Au point de vue financier, des réformes considérables depuis longtemps sur le chantier ont été achevées. La défense nationale, sur mer et sur terre, a reçu des améliorations impatiemment attendues. Un programme naval a été arrêté. L'armée coloniale est enfin devenue une réalité.

En attirant à Paris la foule des visiteurs étrangers accourus pour admirer un inoubliable spectacle, l'Exposition universelle de 1900 a servi le renom et la prospérité de la France.

La visite du tsar à Bétheny a témoigné devant

le monde de la solidité de notre alliance, cependant qu'une politique extérieure conduite avec un louable esprit de suite prépare les amitiés qui, si heureusement pour notre sécurité et pour la paix du monde, se noueront au cours des années suivantes.

Dès que l'horizon politique s'était éclairci, Waldeck-Rousseau avait fait connaître son ferme propos d'obtenir le vote d'une loi qui réalise un projet formulé par lui dès 1882, qui complète et couronne l'œuvre de la loi sur les syndicats, qui assure enfin à la société laïque les garanties indispensables contre le développement de la mainmorte et ses dangers : je veux parler de la loi sur la liberté d'association.

Avec quelle ténacité et quelle souplesse ensemble Waldeck-Rousseau en a poursuivi le vote; comment, à travers les péripéties d'une discussion laborieuse, il a su faire triompher les principes qui lui tenaient à cœur; dans quel esprit aussi éloigné de la persécution que de la faiblesse il entendait qu'elle fût exécutée : il faut, pour s'en rendre compte, lire les débats parlementaires qui remplirent les six premiers mois de 1901, et aussi la manifestation suprême de sa pensée et de son éloquence que, déjà frappé à mort, il fit, en novembre 1903, entendre au Sénat.

Waldeck-Rousseau en effet a donné à son pays jusqu'à sa vie. Lorsque après les élections

générales de 1902 où sa politique et son Gouvernement venaient de recevoir du Suffrage Universel une éclatante consécration, il descendit volontairement du pouvoir, bien peu sans doute crurent à la réalité des raisons de santé qui motivaient sa décision.

Un trop court espace de temps devait, hélas! infliger à leur scepticisme un terrible démenti.

Waldeck-Rousseau disparaissait en pleine force, à un âge où la patrie et la République avaient encore le droit d'attendre de son génie les plus signalés services.

Il lègue du moins à ses successeurs une vie riche en œuvres et en leçons. Plus d'une fois, aux heures d'incertitude ou de trouble, quand l'esprit hésite ou que le cœur défaille, nous viendrons, au pied de ce monument, évoquer les souvenirs du passé et demander à ce grand mort les paroles de vie et d'espoir qui retrempent les énergies et raffermissent les courages.

ANNEXE

PROJET DE LOI

sur le régime des ports maritimes de commerce,

(renvoyé à la Commission du Commerce et de l'Industrie)

PRÉSENTÉ

au nom de M. Armand FALLIÈRES,
Président de la République française,

par M. Aristide BRIAND,
Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur et des Cultes,

par M. MILLERAND,
Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes,

par M. Jean DUPUY,
Ministre du Commerce et de l'Industrie,

par M. Georges COCHERY,
Ministre des Finances,

et par M. le vice-amiral BOUÉ DE LAPEYRÈRE,
Ministre de la Marine.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

Au cours de la discussion du budget de 1907, la Chambre des députés a, dans sa séance du 11 décembre 1906, adopté un projet de résolution ainsi conçu :

« La Chambre, considérant qu'il est urgent de mettre nos ports de commerce en mesure de satisfaire aux exi-

gences croissantes de la navigation et de soutenir la lutte contre la concurrence étrangère ;

« Qu'il y a lieu de rechercher les moyens d'y parvenir rapidement en évitant les lenteurs et les complications résultant d'une centralisation excessive ;

« Invite le Gouvernement à étudier la réforme du régime administratif de nos ports, notamment par l'extension des attributions des Chambres de commerce. »

M. Barthou, alors ministre des Travaux publics, qui avait accepté, au nom du Gouvernement, le projet de résolution, fit immédiatement mettre la question à l'étude.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations, est le résultat de cette étude et répond à l'invitation contenue dans votre résolution du 11 décembre 1906.

La question qui en fait l'objet n'est pas nouvelle pour la Chambre. Traitée accessoirement dans une proposition de loi sur la réorganisation des Chambres de commerce présentée en 1886 par MM. Félix Faure et Siegfried, et où s'affirmait pour la première fois l'idée de remettre l'administration des ports aux mains des Chambres de commerce, elle a été reprise depuis lors dans deux propositions de loi, l'une de M. Le Cour-Grandmaison (23 janvier 1888), l'autre de M. Siegfried (7 mai 1907).

La proposition de loi de M. Le Cour-Grandmaison prévoyait, d'une part, que l'exécution des travaux concernant l'établissement, l'entretien et l'outillage des ports pourrait être attribuée par l'État aux Chambres de commerce ou, à leur défaut, aux départements, aux municipalités, à des syndicats, à des particuliers; de l'autre, que l'Administration et l'Exploitation pourraient faire l'objet de concessions pour une durée maximum de quatre-vingt-dix-neuf ans.

La proposition de M. Siegfried tendait à l'organisation, dans chaque port, de syndicats autonomes composés de membres de la Chambre de commerce et de représentants des armateurs, de la municipalité, du département et des grandes Compagnies de chemins de fer. Ces syndicats étaient chargés de pourvoir, sous le contrôle de l'État, à l'exploitation des ports, ainsi qu'à l'exécution de tous les travaux concernant l'entretien, l'amélioration et l'outillage.

Aucune de ces deux propositions de loi n'est venue en discussion.

En revanche, le principe même de l'autonomie des ports ou, pour parler plus exactement, le principe d'une réforme du régime administratif des ports, a été posé et développé

à plusieurs reprises, soit dans les rapports de la Commission du budget, soit à la tribune de la Chambre et, comme les critiques dirigées contre notre système administratif revenaient presque toutes à proposer comme exemple ce qui se passe à l'étranger, il nous a paru indispensable de placer tout d'abord sous vos yeux un aperçu général, aussi succinct que possible, du régime des principaux ports d'Europe.

RÉGIME ADMINISTRATIF DES PRINCIPAUX PORTS D'EUROPE

Ce régime se présente à nous sous des formes extrêmement variées.

Grande-Bretagne.

La Grande-Bretagne est le pays où règne la plus large décentralisation dans l'administration des ports. D'abord l'État n'y participe que dans une faible mesure aux travaux des ports de commerce ou de pêche et il n'y administre directement que quelques ports d'importance très secondaire. En dehors de cas particuliers où le Board of Trade est appelé à émettre un avis sur un bill soumis au Parlement, ou à donner une autorisation provisoire permettant d'exécuter certains travaux sans attendre un bill privé, il ne semble pas que le pouvoir central s'occupe autrement de ce qui se passe dans chaque port.

On peut donc dire qu'en Angleterre, à quelques rares exceptions près, les ports de commerce relèvent de pouvoirs locaux, corporations, villes, sociétés commerciales.

Suivant la tradition anglaise, l'État laisse une extrême liberté aux exploitants. Ceux-ci fixent à leur gré les tarifs d'après la situation commerciale, les besoins du moment et les nécessités de la concurrence; ils se meuvent librement dans la limite des taxes maxima déterminées par les actes du Parlement qui forment la charte de leur entreprise.

Allemagne.

Les trois grands ports d'Allemagne : Hambourg, Brème, Lubeck, sont le plus souvent classés dans la catégorie des ports municipaux. Ce sont, en réalité, des ports d'État, construits, entretenus et administrés par les États de

Hambourg, de Brême et de Lubeck, et non par les communes qui portent le même nom. Ils n'en jouissent pas moins d'une autonomie à peu près complète, et l'autorité locale qui les dirige décide souverainement de tout ce qui les intéresse, réserve faite de quelques questions d'importance particulière qui doivent être nécessairement soumises aux assemblées supérieures, soit de l'État lui-même, soit de l'Empire d'Allemagne.

Les autres ports allemands, appartenant pour la plupart au royaume de Prusse, sont directement administrés, soit par l'État, soit par les villes.

Autriche-Hongrie.

Le régime des ports de l'Autriche-Hongrie est tout à fait analogue à celui des ports français.

Belgique. — Hollande.

Les grands ports belges ou hollandais, Anvers, Rotterdam et Amsterdam, vivent sous le régime de l'autonomie communale. L'État n'intervient que pour participer aux améliorations importantes et pour homologuer les taxes perçues sur les usagers.

Espagne.

En Espagne, les ports maritimes sont classés en ports d'intérêt général et en ports d'intérêt local. Les premiers sont entièrement placés sous l'autorité de l'État, les seconds n'en dépendent que pour la direction technique des travaux et relèvent, pour le surplus, d'assemblées provinciales ou communales. Des *juntes* ont été instituées dans tous les ports où sont des taxes locales, mais elles n'ont guère d'attributions effectives que dans l'ordre financier; elles formulent des propositions sur le montant des taxes, encaissent les produit de taxes perçues, contractent les emprunts, en un mot, gèrent les intérêts financiers du port sous le contrôle de l'État.

Italie.

Le régime des ports italiens a été longtemps identique à celui des ports français. Vers la fin du siècle dernier, il

fut institué successivement à Gênes, puis à Venise, des Commissions administratives offrant une certaine analogie avec celle d'Anvers, et comprenant des représentants du service des travaux, de la capitainerie du port, de la municipalité, de la Chambre de commerce, et des compagnies de chemins de fer.

Présidées par le préfet de la province, ces Commissions n'avaient reçu qu'un mandat consultatif et leurs délibérations ne pouvaient être rendues exécutoires qu'autant qu'elles se rapportaient à des mesures n'excédant pas les limites des pouvoirs dévolus à leurs présidents en qualité de préfets.

L'institution avait donné de bons résultats. Elle ne tarda pas cependant à paraître insuffisante, au moins pour le premier port de l'Italie, et, en 1903, la Commission administrative du port de Gênes fut supprimée et remplacée par une institution nouvelle connue sous le nom de Consorzio.

Le Consorzio est, comme son nom l'indique, un consortium, c'est-à-dire un groupement dans lequel sont englobées toutes les entités qui prennent part aux dépenses ou à l'administration du port : État, provinces, communes, chambres de commerce, service des chemins de fer.

Le système comporte deux organes principaux : l'Assemblée générale et le Comité exécutif.

C'est l'Assemblée générale qui porte, à proprement parler, le nom de Consorzio ; elle est composée de 27 membres et n'est convoquée que deux fois par an. A côté d'elle se trouve un Comité exécutif de 11 membres, qui se réunit tous les dix jours et qui est l'organe essentiel de l'administration du port. Ces 11 membres sont :

1° Le président du Consorzio, nommé par décret royal ;

2° Un conseiller de préfecture désigné par le ministre de l'Intérieur ;

3° L'ingénieur en chef du port de Gênes ;

4° Le capitaine du port ;

5° Un fonctionnaire technique des chemins de fer, nommé par le ministre des Travaux publics ;

6° Le directeur de la Douane, à Gênes ;

7° Un membre du Conseil municipal, élu par ce Conseil ;

8° Le président de la Chambre de commerce ou un membre délégué par lui ;

9° Un capitaine marin, nommé par les capitaines marins et par les armateurs ;

10° Un membre ouvrier, élu par les travailleurs du port ;

11° Un membre élu par l'assemblée générale du Consorzio.

Le Consorzio de Gènes dispose de ressources propres et est chargé de tout ce qui concerne l'exécution des ouvrages, la gestion et la coordination des services du port. Il fonctionne sous le contrôle de l'autorité supérieure dans des conditions assez analogues à celles de nos conseils municipaux.

Quel est le régime qui convient le mieux aux ports français.

Tels sont, brièvement résumés, les différents régimes administratifs des principaux ports d'Europe.

Beaucoup de ces régimes sont souvent qualifiés d'autonomes. En réalité, aucun d'eux, pas même le régime des ports anglais, si voisin pourtant de l'autonomie absolue, ne l'est d'une manière complète, au sens propre du mot.

Donner l'autonomie à un service public, c'est lui conférer le droit de vivre de sa vie propre, et de se gouverner par ses propres lois. Or, les ports que nous avons énumérés vivent bien assurément de leur vie propre, mais aucun d'eux ne se gouverne exclusivement par ses propres lois. Les ports anglais eux-mêmes ont chacun leur charte spéciale, constituée par un bill du Parlement qui, en accordant le droit d'exproprier et celui de percevoir des taxes, impose toutes les conditions jugées utiles pour sauvegarder l'intérêt public.

L'autonomie absolue des ports n'existe en réalité nulle part, et il doit être bien entendu que, lorsqu'on parle de l'autonomie des ports étrangers, il ne s'agit que d'une autonomie relative, appropriée aux nécessités particulières de chaque port et au génie propre de la nation à laquelle il appartient.

Personne, du reste, ne songe à réclamer en France l'indépendance complète des ports vis-à-vis de l'État. Deux raisons s'opposent à cet affranchissement ;

La première, c'est que, privés de l'aide financière de l'État, nos plus grands ports eux-mêmes se verraient obligés pour subvenir tout au moins à leurs dépenses d'amélioration de frapper les navires et la marchandise de taxes excessives qui risqueraient de leur faire perdre la majeure partie de leur trafic. Il est bien vrai que les ports anglais ont trouvé le moyen de vivre sans aucun subside de l'État; mais s'ils se suffisent à eux-mêmes, c'est grâce

surtout à leur situation insulaire qui leur donne, pour frapper la navigation de taxes élevées, une latitude que nous enlève la concurrence des ports continentaux et qui, de plus, assure à leur commerce maritime un développement tel que le rendement des taxes y peut atteindre à des chiffres irréalisables partout ailleurs.

La seconde raison, c'est que les travaux d'amélioration ou d'extension d'un port comme le Havre ou Marseille présentent un intérêt national de premier ordre, puisqu'ils intéressent au plus haut degré le développement économique du pays tout entier.

L'Etat a pour mission d'assurer à la nation un système complet et sans cesse perfectionné de voies de communication et de transports, aussi bien par eau que par terre. Il a construit les routes nationales, les canaux, les chemins de fer d'intérêt général ; il ne saurait se désintéresser des grands ports de commerce qui forment le complément indispensable de son réseau de communications intérieures.

Ce que critiquent du reste les partisans de la réforme, ce n'est pas tant l'ingérence de l'Etat que « les lenteurs et les complications résultant d'une centralisation excessive ».

Sans doute un des buts du projet est de réduire au minimum les excès de la centralisation administrative.

Il existe, toutefois, des formalités essentielles auxquelles la législation française subordonne l'exécution des grands travaux publics et qu'il ne peut pas être question de supprimer : ce sont notamment les conférences mixtes, les enquêtes et la déclaration d'utilité publique.

Les conférences mixtes sont régies par les décrets des 16 août 1853, 8 septembre 1878 et 12 décembre 1884, rendus en exécution de la loi du 7 avril 1851. Alors même que l'Etat se dessaisirait complètement des travaux de port, il serait impossible d'envisager la suppression des conférences mixtes dont la tenue est prescrite dans l'intérêt supérieur de la défense nationale.

Les enquêtes se justifient d'elles-mêmes. Il est de prudence élémentaire, avant d'engager un travail et une dépense considérables, de s'assurer auprès des intéressés eux-mêmes que les dispositions projetées sont réellement en état de satisfaire à tous les besoins qu'on a en vue de desservir. Il y a là un élément précieux d'instruction qu'aucune administration, autonome ou non, ne saurait impunément négliger.

Quant à la déclaration d'utilité publique, dont la loi

organique du 27 juillet 1870 a fait la base de toute grande entreprise de travaux publics, une administration autonome de port ne pourrait pas plus s'y soustraire que ne peuvent actuellement s'en affranchir les Compagnies de chemins de fer pour l'extension des réseaux concédés.

Dans notre pensée, l'organisation nouvelle doit avoir pour objet, non pas de désarmer l'Etat qui, à raison de l'importance des intérêts généraux engagés et des subsides qu'il accorde, doit toujours conserver la haute main sur les grands travaux des ports, mais de réaliser une décentralisation profitable à la prompte expédition des affaires et un contact aussi intime que possible entre les chefs des différentes administrations du port et les représentants autorisés des usagers.

Elle doit, en outre, fournir le moyen de proportionner, à chaque instant, dans chaque port, les ressources financières aux besoins du moment, et c'est là un résultat des plus importants que les règles ordinaires de la comptabilité publique ne permettraient pas d'obtenir.

Nous avons donc été conduits à envisager la création d'un organisme nouveau, armé d'un pouvoir de décision propre, dans les limites compatibles avec la nécessité de sauvegarder les intérêts généraux dont l'Etat a la charge.

Quel doit être cet organisme?

On a mis bien des fois en avant l'idée de confier l'Administration des ports aux Chambres de commerce. Ne paraissent-elles pas absolument qualifiées pour gérer des intérêts qui sont au premier chef des intérêts commerciaux?

Nul n'est plus disposé que nous à rendre hommage à la haute compétence des Chambres de commerce et à reconnaître tout le prix du puissant concours qu'elles ont apporté et qu'elles continuent d'apporter chaque jour à l'œuvre ininterrompue du développement de nos ports maritimes. Nous n'en demeurons pas moins formellement convaincus qu'on ne saurait remettre exclusivement aux mains de ces Compagnies la nouvelle administration qu'il s'agit de créer.

Sans doute, les intérêts en jeu sont avant tout d'ordre commercial, et il convient que les Chambres soient largement représentées dans l'administration des ports. Mais il en est des intérêts commerciaux comme de tous les autres intérêts dont se compose la vie économique d'une nation : les uns ont un caractère d'intérêt général, les autres ne sont que des intérets locaux. Or, telles qu'elles sont con-

stituées, les Chambres de commerce ne représentent et ne peuvent représenter que des intérêts locaux.

La gestion des ports doit être assurée au point de vue tant de l'intérêt national que des intérêts locaux. Les plus intéressés à ce que cette exploitation soit facile, rapide, économique, ce ne sont pas les seuls commerçants des ports représentés par leurs Chambres de commerce, c'est l'ensemble de tous les commerçants et industriels du pays; c'est la masse des producteurs et des consommateurs, en un mot, c'est la nation tout entière. L'Etat, unique représentant autorisé des intérêts nationaux, ne saurait donc se décharger sur les représentants des intérêts industriels et commerciaux d'une seule circonscription territoriale, du soin d'administrer les ports maritimes qui sont, au premier chef, des organes essentiels de la vie nationale.

Ceci établi, est-il possible de trouver dans les institutions qui fonctionnent à l'étranger le type de l'organisme nouveau qu'il est question d'introduire dans nos ports?

Il y a lieu, tout d'abord, d'écarter complètement le système des ports anglais, système que favorisent la situation insulaire de la Grande-Bretagne et le régime économique en vigueur dans ce pays, mais qui est basé sur deux principes également inapplicables en France : 1° indépendance vis-à-vis de l'Etat du port qui se suffit à lui-même au moyen de ses seules ressources, sans aucun subside sur les fonds du Trésor; 2° tarification essentiellement commerciale, faite par le port lui-même dans les limites d'un bill d'institution sans autre ingérence du pouvoir central.

Le régime d'indépendance financière qui a si bien réussi aux ports anglais ne saurait convenir aux ports de notre pays. Aucun port français ne serait d'ailleurs en état de pourvoir par lui-même à tous les travaux que commande le développement incessant des exigences du commerce, sans se trouver amené à établir des droits dont l'exagération aurait pour premier résultat d'en éloigner la clientèle.

On a, du reste, en Angleterre même, reconnu les inconvénients de l'état de choses existant, et une grande Commission, nommée en 1883 par le Parlement pour faire une enquête sur le régime des ports du Royaume-Uni, n'a pas hésité à demander que les moyens d'action du Gouvernement fussent augmentés et que le Board of Trade fût appelé à exercer une véritable surveillance sur tous les ports.

Du régime des ports allemands de Hambourg, de Brême et de Lubeck, il n'y a qu'un mot à dire : c'est qu'il a été

créé par des Etats dont chacun n'a qu'une étendue à peine supérieure à celle de la ville dont il porte le nom. Il ne peut être question de constituer, en France, de petits Etats indépendants comme le sont ceux des villes hanséatiques.

Il ne semble pas d'avantage possible d'imiter l'organisation des ports belges ou hollandais, qui sont placés sous le régime de l'autonomie communale. Les municipalités françaises n'ont pas été constituées en vue de la gestion des grands intérêts du commerce maritime. Au surplus, elles n'ont jamais réclamé un rôle actif dans l'administration des ports et personne n'a jamais songé à le leur conférer.

Le système des ports espagnols, dont celui de Barcelone est le type le plus important, réalise une autonomie partielle, mais plutôt dans l'ordre fiscal et financier que dans l'ordre technique. Le port de Barcelone est, en réalité, resté un port d'Etat, ainsi que les autres ports espagnols d'intérêt général placés sous le même régime.

Reste le système, dit du Consorzio, qui a été, en Italie, inauguré par la loi du 12 février 1903 et qui est depuis le 1er juillet de la même année en vigueur au port de Gênes.

L'adoption de ce système ou d'un système s'en rapprochant compte, en France, des partisans nombreux et autorisés.

Dans une délibération du 19 novembre 1905, prise à la suite du rapport très documenté de l'un de ses membres, la Chambre de commerce du Havre a conclu que : « Un système reposant sur la décentralisation et sur l'attribution des grands ports à un Conseil administratif composé d'éléments locaux et régionaux compétents et où le pouvoir central serait représenté, est seul susceptible de leur donner l'initiative féconde et la prospérité dont le pays tout entier se ressentira au point de vue commercial et industriel. »

Le Comité de la Ligue maritime française, présidé par le vice-amiral Gervais, s'est prononcé dans le même sens.

MM. les députés Brindeau et Siegfried, le premier dans une brochure publiée en 1907, le second dans une proposition de loi déposée le 7 mai 1907, sont arrivés aux mêmes conclusions.

M. le sénateur Le Cour-Grandmaison, qui avait, en 1888, proposé de confier l'administration des ports aux Chambres de commerce, s'est, dans la séance du Sénat du 3 avril 1905, rallié à l'idée de créer de toutes pièces un organe nouveau en s'inspirant de l'exemple du port de Gênes.

Enfin, nous relevons dans le rapport de M. le député Janet sur le budget des Travaux publics, exercice 1907, le passage suivant relatif à l'institution, en France, de l'autonomie des ports :

« Les villes donneraient aux intérêts locaux une influence prépondérante ; il en serait de même pour les Chambres de commerce. Pour faire suite au régime où l'Etat est tout, on pourrait adopter celui du Consorzio de Gênes, où l'Etat se réserve l'autorité prépondérante. »

Une étude approfondie de la question nous a conduits à penser que le système, qui est depuis cinq ans à l'essai dans le grand port italien, ne pouvait être appliqué aux ports français qu'avec de profondes modifications.

Dans ces conditions, il nous a semblé que la tâche du Gouvernement consistait surtout à s'inspirer des différents systèmes pratiqués à l'étranger sans s'asservir à aucun d'eux, et à adapter le mieux possible à nos ports de commerce un organisme nouveau qui répondît à la fois aux vœux des intéressés et aux principes généraux développés dans notre exposé des motifs. C'est ce que nous nous sommes efforcés de réaliser dans le projet de loi dont il nous reste à analyser devant vous les dispositions essentielles.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

ARTICLE PREMIER. — *Institution de Conseils d'administration des ports.*

L'article premier autorise la création dans les ports d'un Conseil d'administration du port et délègue au Gouvernement la faculté d'y instituer, par décret rendu en forme de règlement d'administration publique, le régime nouveau dont ce Conseil est l'organe principal.

La fixation des limites de la circonscription dans laquelle le Conseil est appelé à exercer ses attributions, constitue un point essentiel ; elle a une importance particulière pour les ports situés à l'embouchure des grands fleuves ou à proximité de cette embouchure, en raison de la communauté d'accès et aussi des conflits d'intérêts qui peuvent surgir entre deux ou plusieurs de ces ports. C'est le décret d'institution qui, pour chacun d'eux, fixera ces limites, et il est bien entendu que la délimitation dont il s'agit ne changera en rien le caractère de domanialité publique des

portions du territoire qui, à l'intérieur du périmètre ainsi fixé, font actuellement partie du domaine public en vertu de l'article 538 du Code civil. C'est ce que l'article premier prend soin de spécifier.

Ce même décret déterminera les conditions dans lesquelles le changement de régime devra s'effectuer pour tout ce que n'aura pas prévu, par mesure générale, l'un des règlements d'administration publique mentionnés à l'article 12, c'est-à-dire pour tout ce qui, en cette matière, est spécial au port dont il s'agit.

Parmi ces dispositions du décret institutif, les unes auront un caractère permanent et conserveront leur effet aussi longtemps que durera le régime nouveau, les autres n'auront qu'un caractère transitoire et ne joueront que dans les premiers temps de ce nouveau régime.

Comme exemple de ces dispositions transitoires, on peut citer notamment celles qui auront pour objet de régler le sort des éclusiers, pontiers, etc., qui étaient auparavant nommés par le ministre des Travaux publics et qui, d'après l'article 4 du projet, le seront désormais par le Conseil d'administration ; ou encore celles qui auront pour objet de régler la situation du Conseil vis-à-vis des entrepreneurs des travaux en cours.

Article 2. — *Attributions du Conseil d'administration.*

L'article 2 détermine les attributions du Conseil d'administration.

Ces attributions sont les suivantes :

1° *Entretien du port et de ses accès.* — Le service de l'entretien, actuellement assuré par les soins et aux frais du Ministère des Travaux publics, est remis en entier aux mains du Conseil, qui devra y pourvoir sous le contrôle de l'Administration.

Le Conseil fixe lui-même le montant du crédit annuel d'entretien, et en arrête la sous-répartition entre les différentes branches du service.

Les projets de réparations sont directement approuvés par le Conseil, qui en assure l'exécution.

2° *Améliorations et extensions du port et de ses accès.* — Il convient de distinguer deux catégories de travaux :

1re catégorie : Travaux ne comportant que de simples améliorations ou extensions de l'état de choses existant sans entraîner aucune modification essentielle dans les dispositions générales du port, par exemple : prolonge-

ment ou élargissement d'écluses, adoption de systèmes plus perfectionnés pour la manœuvre des ouvrages, etc.

Les projets sont approuvés et exécutés directement par le Conseil sous le contrôle de l'Etat, l'Administration (Travaux publics, Commerce et Finances) intervenant nécessairement pour régler ce qui se rapporte à l'institution des péages destinés à couvrir la dépense.

2e catégorie : Travaux devant avoir pour effet de changer la consistance du port, par suite de la création d'ouvrages entièrement nouveaux, par exemple : ouverture d'un nouveau bassin, construction d'un quai, d'une écluse, d'une forme de radoub, etc.

Pour ces travaux, le Conseil présente un avant-projet : l'Administration prend, s'il y a lieu, l'avant-projet en considération et fixe le montant de sa part contributive. Cette subvention est accordée à titre forfaitaire, tous les dépassements de dépense aussi bien d'ailleurs que toutes les conséquences de l'entreprise, restant à la charge du Conseil à qui incombe l'exécution des travaux. L'Administration pourvoit conformément aux lois existantes, à l'accomplissement de toutes les formalités qui doivent précéder la déclaration d'utilité publique (personne ne pourrait la suppléer en cette matière) et provoque la loi ou le décret déclaratif d'utilité publique. Cette loi ou ce décret attribue, s'il y a lieu, délégation au Conseil d'administration pour exercer les droits conférés et remplir les obligations imposées à l'Administration, tant par la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation que par la loi du 29 décembre 1892 sur les dommages et toutes lois autres, intervenues ou à intervenir en matière de travaux publics.

Une fois prononcée la déclaration d'utilité publique et réglée la question des péages, l'exécution est poursuivie par les soins du Conseil sous le contrôle de l'Etat, dans les conditions qui seront fixées par les règlements d'administration publique prévus à l'article 12.

3° *Installation et administration de l'outillage public.* — Il existe actuellement dans la plupart des ports, un certain nombre de services publics ou privés qui concourent à l'exploitation du port. Les services publics ont fait l'objet de concessions de l'Etat. Ce sont les voies ferrées des quais ordinairement concédées aux Compagnies de chemins de fer qui desservent le port, ce sont les docks et entrepôts ou l'exploitation des formes de radoub concédés à des sociétés ou à des entrepreneurs ; c'est surtout l'outillage public du port (grues, hangars, etc.), concédé le

plus généralement aux Chambres de commerce. L'institution du nouveau régime ne changera rien à l'état de choses existant : les différents concessionnaires de services publics resteront investis de leurs concessions. En particulier, les Chambres de commerce continueront, si elles le désirent, à administrer les services d'outillage dont elles ont la gestion : si, au contraire, elles jugent préférable de faire passer ces services aux mains du Conseil d'administration du port, rien ne s'oppose à cette transmission, dont les conditions seront d'autant plus faciles à régler que les cahiers des charges de concession aux Chambres de commerce stipulent que celles-ci ne doivent faire aucun bénéfice.

En ce qui concerne les concessions d'outillage déjà faites à d'autres que la Chambre de commerce, le Conseil sera toujours maître d'en effectuer le rachat aux conditions spécifiées dans les cahiers des charges. En tout cas. quel que soit le concessionnaire, le Cónseil entrera directement au lieu et place de l'Etat, en possession de tous les établissements concédés au fur et à mesure de l'expiration des concessions.

Quant aux outillages nouveaux à constituer sous le nouveau régime, il y a deux cas à distinguer. — Premier cas : l'outillage à créer n'est que l'extension ou le complément d'un outillage existant : il pourra continuer à être confié au précédent concessionnaire par application de son cahier des charges. — Second cas : il s'agit d'un outillage entièrement nouveau, non prévu au cahier des charges de la concession déjà faite par exemple de l'outillage destiné à équiper un bassin qui vient d'être terminé : il sera établi et administré par le Conseil d'administration du port qui pourvoira à son installation et à son exploitation, soit par voie de régie directe, soit par voie de concession.

Le Conseil pourra également s'entendre à l'amiable avec les détenteurs d'outillages privés à l'effet de faire entrer ces outillages dans son domaine.

4° *Voies ferrées des quais.* — Les voies ferrées des quais sont généralement concédées à des Compagnies de chemins de fer. Une mesure d'ensemble attribuant l'exploitation des voies existantes au Conseil d'administration du port présenterait d'assez sérieuses difficultés d'application.

Nous avons cru suffisant de reconnaître simplement au Conseil la faculté de reprendre en main cette exploitation le jour où les circonstances le permettront, en nous réservant d'examiner, dans chaque d'espèce, les moyens de

reviser s'il y a lieu, les traités de concession actuellement en vigueur.

Tant que subsisteront les concessions actuelles, le Conseil d'administration n'aura sur les voies ferrées des quais comme sur les outillages concédés ou privés mentionnés au paragraphe 3, qu'un droit de surveillance générale, le contrôle proprement dit des voies ferrées restant entre les mains de l'Etat, dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur.

5° *Eclairage et distribution d'eau, de lumière et de force.* — En comprenant ces services dans les attributions des Conseils, nous n'entendons en aucune façon décharger les villes des obligations qui leur incombent actuellement.

Les Conseils n'auront à y pourvoir qu'autant que les villes ne seront pas tenues de le faire ou n'en auront pas les moyens.

Il est d'ailleurs entendu que dans ce paragraphe, le mot « Eclairage » ne vise que l'éclairage ordinaire des quais et ne s'applique pas au service des phares que le paragraphe final de l'article 2 exclut expressément des attributions du Conseil.

6° *Occupations temporaires du domaine public.* — Les occupations temporaires seront autorisées par le Conseil comme elles le sont actuellement par l'Administration, toute réserve étant faite des caractères essentiels du domaine public imprescriptible et inaliénable.

7° *Police du port et de ses accès.* — On pourrait adopter, pour les ports maritimes en général, le régime déjà en vigueur pour la navigation intérieure.

Il serait dressé par l'administration des Travaux publics, d'accord avec les autres ministères intéressés, un règlement de police applicable à tous les ports. Ce règlement, qui ne devrait d'ailleurs apporter aucune modification aux lois et ordonnances ayant force de loi, serait arrêté par décret; il serait complété ou modifié dans chaque port par des arrêtés préfectoraux portant règlements particuliers pour l'exécution du dit décret. Ces règlements, préparés par le Conseil dans les ports soumis au nouveau régime) ne seraient rendus exécutoires par arrêté préfectoral qu'après approbation de leurs dispositions par le ministre des Travaux publics.

8° *Secours contre l'incendie.* — Il y aurait lieu de répéter ici ce qui a été dit plus haut pour l'éclairage et pour les distributions d'eau, de lumière et de force. Les attributions du Conseil en cette matière sont, cela va de soi,

limitées au port et laissent entières les obligations plus générales de l'autorité municipale, à laquelle le Conseil ne fera, en cas d'incendie dans le port, que prêter son concours dans la mesure de ses propres moyens d'action.

9° *Pilotage.* — En plaçant le service du pilotage dans les attributions du Conseil, nous n'avons entendu porter aucune atteinte aux attributions des ministres du Commerce et de la Marine, en ce qui concerne le recrutement des pilotes et leur discipline.

Le paragraphe final de l'article 2 exclut formellement des attributions du Conseil un certain nombre de services généraux qui sont, par essence, des services d'État ne pouvant être gérés que par l'État lui-même.

L'article dont nous venons de donner le commentaire est certainement un de ceux où nous avons mis en pratique, avec la plus grande largeur de vues, l'esprit de décentralisation dont nous étions animés. Si l'on considère qu'en dehors de l'entretien proprement dit, aucun travail, quelque minime qu'en soit l'importance, ne peut s'exécuter actuellement, dans un port, sans que le projet n'en ait été préalablement approuvé par le ministre des Travaux publics, on appréciera toute la portée de la mesure de décentralisation que nous n'avons pas hésité à proposer en faveur du nouveau Conseil.

Article 3. — *Composition du Conseil.*

Le Conseil d'administration du port, tel que nous proposons de le constituer, comprend à la fois des représentants des intérêts locaux et régionaux et des représentants des intérêts généraux du pays.

Les intérêts locaux et régionaux y sont représentés par le président de la Chambre de commerce, par cinq délégués de cette Chambre, par un délégué du Conseil général du département et par un délégué du Conseil municipal de la ville. Des cinq délégués de la Chambre de commerce, trois sont pris simplement parmi les membres en exercice ou parmi les éligibles à la Chambre. Les deux autres doivent nécessairement être choisis, dans la Chambre ou hors de la Chambre, parmi les armateurs, constructeurs de navires, courtiers maritimes, consignataires, entrepreneurs de manutentions maritimes ou capitaines au long cours. Quant aux intérêts généraux, ils sont représentés par cinq délégués de l'État, nommés par décret, dont deux sur la proposition du ministre des Tra-

vaux publics, deux sur la proposition du ministre du Commerce et un sur la proposition du ministre des Finances. Un représentant des entreprises de transport et un ouvrier du port complètent le Conseil.

Le Conseil comprend donc en tout quinze membres; cela paraît suffisant pour un Conseil administratif qui ne peut faire de bonne besogne qu'à la condition d'être peu nombreux; les représentants des intérêts locaux et régionaux y sont en majorité, ce qui nous paraît nécessaire pour bien affirmer le caractère du nouveau régime.

Nous proposons d'attribuer la présidence du Conseil d'administration au président de la Chambre de commerce, afin de prévenir, entre le Conseil et cette Chambre, une rivalité qui, si elle se produisait, aurait pour les intérêts du port de graves inconvénients. Mais le président de la Chambre de commerce est chargé d'obligations multiples et il nous paraît nécessaire de lui adjoindre un vice-président choisi par le Conseil parmi ses membres.

En dehors du président du Conseil qui serait désigné d'avance, le projet impose certaines conditions aux corps élus (Chambre de commerce, Conseil général et Conseil municipal) pour le choix de leurs délégués respectifs. Des conditions analogues seront imposées aux ministres pour le choix de leurs délégués, qui ne pourront être pris que parmi certaines catégories de personnes fixées à l'avance par l'un des règlemenfs d'administration publique prévus à l'article 12. Cette disposition a essentiellement pour but d'exclure du recrutement du Conseil toutes considérations touchant à la politique.

Nous proposons de stipuler que les fonctionnaires attachés aux services dont le Conseil a la gestion et les agents payés sur les fonds dont il dispose ne pourront pas en être membres avec voix délibérative.

Cette disposition s'applique notamment à l'ingénieur en chef, aux ingénieurs, conducteurs et commis chargés des travaux du port, ainsi qu'aux officiers et maîtres de port qui, d'après l'article 4, doivent, les uns et les autres, être empruntés au personnel du ministère des Travaux publics.

L'ingénieur en chef semblerait, il est vrai, bien qualifié pour représenter le Conseil, au point de vue des travaux publics et de la navigation, les intérêts généraux, mais sa situation y serait un peu fausse puisqu'il y aurait à y délibérer sur ses propres propositions et sur ses propres actes.

Il importe assurément qu'il y ait, entre le Conseil et l'ingénieur en chef, un contact intime et permanent; mais le résultat sera tout aussi bien obtenu si ce chef de service est placé, non pas dans le Conseil, mais à côté de lui. Nous ne lui permettons pas d'en être membre titulaire, mais nous n'entendons nullement par là l'exclure de ses séances. Tout au contraire, par une disposition formelle de l'article, nous lui donnons le droit et nous lui faisons un devoir d'y assister régulièrement; il y aura voix consultative; il sera donc mêlé à tous ses travaux et pourra, à tout moment, lui prêter, au point de vue technique, le concours de son expérience et de ses conseils; il pourra même utilement l'avertir, au point de vue administratif, des erreurs qu'il serait exposé à commettre dans l'exercice de ses attributions.

L'un des règlements d'administration publique prévus par l'article 12 règlera les détails de cette collaboration et, notamment, la manière dont l'ingenieur en chef pourra, en cas d'empêchement, se faire suppléer aux séances du Conseil.

Il en sera de même pour le chef du service de pilotage.

Nous proposons de stipuler que les membres du Conseil ne peuvent pas être entrepreneurs des services qu'il administre : cette disposition est semblable à celle de l'article 33 de la loi du 5 avril 1884, qui exclut du Conseil municipal les entrepreneurs de travaux communaux.

La gratuité des fonctions de membre du Conseil nous paraît une garantie précieuse d'indépendance. Il importe de la stipuler expressément, comme l'a fait pour les fonctions de conseiller municipal l'article 74 de la loi du 5 avril 1884.

En revanche, il est juste que, par assimilation avec ce qui est prévu par la loi pour les conseillers municipaux, les membres du Conseil soient remboursés, sur pièces justificatives, des frais que leur occasionnera l'accomplissement de leur mandat.

Les dispositions de l'article 3 qui donnent au préfet et au sous préfet entrée aux séances du Conseil avec voix consultative et qui obligent, d'autre part, les chefs de service des administrations publiques à assister auxdites séances toutes les fois qu'ils y sont convoqués, sont pareillement imitées de la loi du 10 août 1871 (articles 27 et 52). Leur introduction dans le projet de loi actuel nous paraît devoir être favorable à la rapide instruction des affaires.

Ce sera à l'un des règlements d'administration publique prévus par l'article 12 qu'il appartiendra de régler, dans le détail, les dispositions relatives à l'exécution des décisions du Conseil.

Pour les ports où il n'existe pas de Chambre de commerce, on ne saurait évidemment songer ni à instituer le Conseil que nous venons de décrire (les éléments constitutifs feraient, d'ailleurs, le plus souvent défaut), ni même à fixer d'avance un type de Conseil, étant donnée l'infinie variété des conditions auxquelles on sera appelé à satisfaire dans chaque cas d'espèce.

Il n'existe pas, au surplus, les mêmes raisons pour que le législateur se préoccupe d'introduire dans les Conseils d'administration de ces ports, s'il doit y en être créé, certains éléments qu'il importe de faire concourir à la gestion des ports d'intérêt national. Le seul parti raisonnable à prendre consistait, croyons-nous, à laisser au décret d'institution du nouveau régime le soin de déterminer, dans chaque cas, la composition du Conseil et de son personnel. C'est ce que nous avons fait.

Article 4. — *Personnel.*

Le projet pose, en principe, que le Conseil d'administration nomme à tous les emplois que comporte le service du port, en se conformant aux lois et règlements qui régissent le recrutement de certaines catégories d'agents, tels qu'éclusiers, pontiers, pilotes, etc.

Toutefois, les ingénieurs, conducteurs et commis chargés des travaux proprement dits du port, c'est-à-dire des travaux maritimes, seront obligatoirement empruntés au personnel du ministère des Travaux publics. On conçoit, en effet, que l'État ayant à fournir chaque année des subventions considérables pour les travaux maritimes, tienne à s'assurer le concours d'agents connus de lui et offrant toute garantie au point de vue de la bonne exécution de ces travaux.

L'ingénieur en chef, ainsi que les ingénieurs, conducteurs et commis sous ses ordres, seront donc détachés au service du port par le ministre des Travaux publics, conformément aux lois et règlements en vigueur.

La situation de l'ingénieur en chef vis-à-vis du Conseil, aura, de cette façon, quelque analogie avec celle du préfet d'un département vis-à-vis de son Conseil général.

Il sera, à la fois, le représentant de l'Etat auprès du

Conseil et l'exécuteur des décisions prises par le Conseil dans les limites de sa compétence.

Le fait que les ingénieurs du port appartiendront aux corps des ponts et chaussées aura, entre autres avantages, celui de leur permettre, dans les cas si fréquents où des conférences mixtes avec les services militaires sont obligatoires, de prendre part eux-mêmes à ces conférences, comme représentants du département des Travaux publics.

S'ils n'étaient que les ingénieurs du Conseil, sans investiture du Gouvernement, il serait indispensable d'organiser, à côté d'eux, un personnel d'ingénieurs du contrôle, ne fût-ce que pour représenter dans les conférences mixtes le département des Travaux publics, comme le font, en pareil cas, les ingénieurs du contrôle des Compagnies de chemins de fer. La coexistence de ces deux personnels s'occupant des mêmes questions présenterait des inconvénients sur lesquels il n'est pas besoin d'insister : surcroît de dépenses, complications et lenteurs dans l'instruction des affaires, conflits possibles, toutes choses que le projet actuel a précisément pour but d'éviter.

Le même mode de désignation est proposé pour les officiers et maîtres de port, chargés, sous l'autorité de l'ingénieur en chef, de la police générale du port. Ils appartiennent à un corps dont l'organisation est réglée et dont les pouvoirs sont définis par le décret du 18 juin 1907 (remplaçant un décret antérieur du 15 juillet 1854). Les officiers de port sont nommés par décret, les maîtres de port par arrêté du ministre des Travaux publics; s'ils n'étaient que de simples agents du Conseil, leurs pouvoirs de police pourraient être valablement contestés.

Mais si la nomination et l'administration, dans un port, des fonctionnaires dont il vient d'être parlé, sont réservées au ministre des Travaux publics, le projet ajoute que la désignation de l'ingénieur en chef n'aura lieu qu'après avis du Conseil d'administration de ce port. Les représentants des intérêts locaux et régionaux auront donc, dans le choix de ce fonctionnaire, une part d'influence fort importante, et l'on peut espérer que la consultation préalable du Conseil aura pour résultat d'amener dans la direction des travaux du port, une harmonie de tout point favorable à la bonne organisation des services et à la prompte expédition des affaires.

Le projet ne spécifie pas si l'ingénieur en chef du port, désigné comme il vient d'être dit, sera en même temps chargé, en dehors de la circonscription du Conseil, des

fonctions d'ingénieur en chef du service maritime, c'est-à-dire de la direction des travaux des ports secondaires du même département et du service du littoral. C'est à dessein que nous n'avons rien précisé à cet égard ; nous considérons qu'il y a là une question d'espèce à résoudre dans chaque cas suivant les circonstances locales.

Rien n'empêchera le ministre, si les circonstances s'y prêtent, et s'il est, à ce sujet, d'accord avec le Conseil d'administration du port principal, de réunir ces deux fonctions dans les mêmes mains. Il les séparera, au contraire, s'il juge, après avis du Conseil, que le service du port souffrirait de ce cumul, et il constituera, dans ce cas, un service maritime extérieur, qui pourra souvent se confondre avec le service ordinaire du département.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 4, relatifs au personnel des pilotes et à celui des agents comptables du Conseil se bornent à renvoyer aux règlements spéciaux sur la matière et n'appellent aucune observation particulière.

Article 5. — *Personnalité civile.*

L'article 5 reconnaît à tout port où le régime nouveau est institué, le caractère d'établissement public investi de la personnalité civile, et le soumet en même temps aux règles générales applicables à la gestion des deniers publics.

Le Conseil d'administration sera chargé de la gestion des intérêts de cet établissement public, comme l'est le Conseil général pour les intérêts du département ou le Conseil municipal pour ceux de la commune.

En ce concerne l'étendue de ses pouvoirs de gestion, le Conseil d'administration aura une situation intermédiaire entre celle que donne au Conseil général l'article 46 de la loi du 10 août 1871 et celle qui résulte, pour le Conseil municipal, de l'article 68 de la loi du 5 avril 1884 : les pouvoirs du Conseil seront beaucoup plus étendus que ceux d'un Conseil municipal, sans toutefois avoir la généralité de ceux que possède un Conseil général.

Nous avons indiqué, à propos de l'article 2, quels seraient en matière de travaux et d'outillage les pouvoirs du Conseil ; ils sont considérables. Le Conseil est, en cette matière, presque complètement affranchi de la tutelle que la loi municipale impose aux communes.

L'article 5 subordonne toutefois les actes du Conseil d'administration à une autorisation préalable pour les

acquisitions ou aliénations d'immeubles, pour les emprunts et pour la passation des baux de très longue durée.

Les conditions dans lesquelles cette autorisation pourra être demandée et obtenue seront déterminées par l'un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12.

ARTICLES 6 et 7. — *Ressources ordinaires et extraordinaires.*

Les articles 6 et 7 traitent des ressources ordinaires et extraordinaires mises à la disposition du Conseil.

En première ligne viennent les droits de quai perçus par application des lois des 30 janvier 1872, 23 décembre 1897 et 23 mars 1898, et les centimes additionnels à ces droits qui pourront être autorisés en tant que de besoin.

On sait que les droits de quai sont actuellement perçus au profit de l'Etat; ils atteignent un rendement d'à peu près 10 millions par an pour l'ensemble des ports. Dans un certain nombre de ports, le produit des droits de quai est supérieur aux frais annuels d'entretien; dans d'autres, au contraire, il reste au-dessous du montant de ces frais; c'est pour parer à ces insuffisances qu'on a prévu l'imposition de centimes additionnels. Les conditions de cette imposition seront ultérieurement déterminées par un règlement d'administration publique.

L'Etat cède également les produits des redevances perçues à son profit sur les dépendances du domaine public maritime comprises dans les limites de la circonscription du port, telle qu'elle a été fixée par le décret d'institution.

En échange de ces abandons qui constituent un lourd sacrifice pour le Trésor, et moyennant les recettes que lui assurent les produits énumérés aux paragraphes 2°, 3°, 4° de l'article 6, le Conseil d'administration du port devra subvenir, sans aucun subside de l'Etat, à tous les frais d'entretien et de réparation du port et de ses accès, d'établissement et d'exploitation de l'outillage géré par lui, de personnel (y compris le personnel emprunté au ministère des Travaux publics), et d'une manière générale, à toutes les dépenses d'administration du port dont la gestion lui est confiée.

En tête des ressources extraordinaires prévues à l'article 7, figurent les subsides de l'Etat pour travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès. Il va de soi que ces subsides n'ont aucun caractère obligatoire. L'Etat restera maître d'apprécier dans chaque cas d'espèce si et dans quelle mesure il doit contribuer aux travaux

pour lesquels son concours est réclamé. La quotité de sa part contributive sera déterminée dans chaque cas par la loi ou le décret déclaratif d'utilité publique des travaux : elle constituera toujours un forfait et sera imputée sur les crédits inscrits annuellement au buget de l'Etat pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

En ce qui concerne les travaux ayant pour objet l'établissement et l'amélioration des ports ou de leur outillage, ainsi que le maintien et l'amélioration des profondeurs dans les rades, passes, chenaux et bassins, l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 prévoit explicitement l'institution de péages au profit d'établissements publics, tels que serait le port représenté par son Conseil d'administration ; il n'y aurait donc rien à y ajouter en vue d'habiliter ce Conseil à percevoir de nouveaux péages. Quant aux péages existants, on les attribuerait au Conseil, en même temps que la charge des emprunts dont ils assurent le service, par substitution pure et simple du Conseil aux droits et obligations de la Chambre de commerce ou de la commune, titulaire de l'emprunt. Les conditions de la substitution seraient déterminées, dans chaque cas, par le décret instituant le nouveau régime.

Au contraire, pour les dépenses relatives aux services organisés ou subventionnés dans le but d'assurer le sauvetage des navires et de leurs cargaisons, la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances des ports, la loi de 1902 ne prévoit l'institution de péages locaux qu'au profit des Chambres de commerce. Il était donc nécessaire de la compléter sur ce point par une disposition spéciale ; tel est l'objet du paragraphe 3° de l'article 6.

Article 8. — *Budgets et comptes.*

L'article 8, qui traite des budgets et comptes du Conseil, n'appelle pas de commentaire spécial.

Toutes les dispositions de détail relatives à ces matières figureront dans les règlements d'administration publique prévus à l'article 12.

Article 9. — *Contrôle de l'Etat.*

L'article 9 organise le contrôle de l'État.

Toute délibération du Conseil est obligatoirement transmise, dans les huit jours, au préfet, qui a le droit de

l'annuler par un arrêté motivé ou d'en suspendre l'exécution pendant un délai maximum de six semaines pour en référer aux ministres compétents. Cette obligation ne diminue en rien la liberté et l'indépendance du Conseil, puisque le préfet n'a d'autre mission que de s'assurer que les délibérations de celui-ci n'ont rien de contraire aux lois et règlements en vigueur et puisque le Conseil a un recours ouvert contre les décisions du préfet. C'est d'ailleurs à ce régime qu'est soumise l'administration des communes et il n'a jamais fait obstacle à la libre expansion de l'autonomie municipale.

Si, sur une matière où le Conseil a pouvoir de statuer lui-même, le préfet, saisi d'une de ses délibérations, reconnaît qu'elle est régulière et qu'il n'y a pas de motif pour l'annuler ou pour en suspendre l'exécution, il en informe le Conseil par un avis de non opposition, et s'il ne l'a pas fait dans un délai de trois semaines à partir de l'envoi de la délibération, celle-ci devient exécutoire à l'expiration de ce délai.

Si la délibération a trait à une question dont la solution est réservée par les lois et règlements à l'autorité supérieure, le préfet donne à l'affaire la suite qu'elle comporte; il sera bon, dans ce cas, qu'il en informe le Conseil; les détails de ces communications feront l'objet d'un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12.

Il est du reste stipulé, à l'article 9, que toutes les opérations du Conseil sont placées sous le contrôle direct du ministre des Travaux publics, qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services. Cette mission sera habituellement dévolue à l'inspecteur général des Ponts et Chaussées dans la circonscription maritime duquel le port est situé.

L'article 9 prévoit enfin le cas où le Gouvernement, tout en maintenant dans un port le nouveau régime institué par la présente loi, croirait devoir mettre fin aux pouvoirs d'un Conseil d'administration dont la gestion aurait laissé à désirer et dont le remplacement s'imposerait.

Le projet donne dans ce cas, au Gouvernement, le droit de dissoudre le Conseil par un décret motivé rendu en Conseil des ministres, sur la proposition des ministres des Travaux publics et du Commerce : c'est dans cette forme que l'article 43 de la loi du 5 avril 1884 prévoit que peut être prononcée la dissolution d'un Conseil municipal. Le Conseil dissous est alors remplacé par une délégation pro-

visoire instituée par le même décret, en attendant la nomination d'un nouveau Conseil.

ARTICLE 10. — *Suppression du Conseil d'administration.*

Il faut prévoir le cas où, après expérience faite, le Gouvernement reconnaîtrait que, dans un port donné, le nouveau régime présente plus d'inconvénients que d'avantages. Le projet de loi réserve, dans ce cas, au Gouvernement la faculté de prononcer pour ce port, l'abolition du régime par un décret rendu dans la même forme que le décret institutif, c'est-à-dire en Conseil d'État après enquête. Le décret d'abolition règlera, comme le décret d'institution, les dispositions que le retour au régime antérieur peut motiver; il statuera, notamment, sur la dévolution des biens de l'établissement public supprimé.

ARTICLE 11. — *Attribution de juridiction.*

Nous avons cru nécessaire d'attribuer explicitement à la juridiction administrative les contestations pouvant s'élever entre le Conseil d'administration et les entrepreneurs, comme aussi entre ce Conseil et les tiers, à propos des travaux qu'il entreprend en vertu de l'article 2 du projet de loi. Les Conseils de préfecture sont, en effet, compétents en pareille matière de par la loi du 28 pluviôse an VIII lorsque l'Administration exécute directement ces travaux, et il paraît rationnel d'appliquer la même juridiction à l'organisme qui, dans le port, se trouvera substitué aux services d'État.

ARTICLE 12. — *Mesures d'application.*

Les règlements d'administration publique prévus par l'article 12 du projet sont destinés à compléter la loi par mesure générale applicable à tous les ports où le nouveau régime sera institué.

Il ne faut pas les confondre avec les décrets prévus par les articles 1 et 10 qui auront pour objet d'instituer ce régime dans un port ou de l'y abolir, et qui édicteront toutes les mesures de détail spéciales à ce port.

L'un des règlements prévus à l'article 12 devra notamment déterminer la durée du mandat des membres du Conseil d'administration et les conditions du renouvelle-

ment total ou partiel desdits Conseils; ces conditions devront être en harmonie avec celles du renouvellement des corps élus (Chambres de commerce, Conseils généraux et municipaux) qui participeront à la nomination des membres du Conseil.

Il y aura lieu de fixer pareillement la durée du mandat de la délégation provisoire chargée de remplacer le Conseil en cas de dissolution de celui-ci.

D'autres règlements d'administration publique fixeront les conditions suivant lesquelles seront données les autorisations d'acquérir, d'aliéner, d'emprunter et de percevoir, l'organisation du contrôle des dépenses engagées qui fonctionnera auprès des Conseils d'administration comme il fonctionne déjà auprès de tous les Ministères, et celle du contrôle prévu à l'article 9, les règles à observer pour la constitution et la limitation du fonds de réserve dont ne saurait se passer une entreprise de cette nature, en un mot tous les détails essentiels du fonctionnement du nouvel organisme.

Tel est dans son ensemble, messieurs, notre projet de loi sur le régime des ports. Il a pour objet d'adapter à nos ports, dans la mesure où cette adaptation a paru possible et profitable, un régime administratif déjà expérimenté à l'étranger et que les intéressés eux-mêmes ont exprimé le vœu de voir introduire en France.

Nous inspirant, à notre tour, de la vieille maxime : « Si l'on peut gouverner de loin, on n'administre bien que de près », nous nous sommes efforcés de réaliser une œuvre vraiment efficace de décentralisation qui, sans rien sacrifier des prérogatives essentielles de l'État, ouvrît une large carrière à l'initiative privée et permît enfin à nos ports de commerce de s'organiser eux-mêmes en vue de la lutte de plus en plus âpre qu'ils ont à soutenir contre la concurrence étrangère. A vous de décider si nous avons atteint le but que nous nous étions proposé.

PROJET DE LOI

Le Président de la République française

Décrète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des députés par le président du Conseil, ministre de l'Intérieur et des Cultes, par le ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, par le ministre du Commerce et de l'Industrie, par le ministre des Finances et par le ministre de la Marine, qui sont chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion :

Article premier. — *Institution de Conseils d'administration des ports.*

L'administration d'un port maritime de commerce peut être confiée, dans les conditions déterminées par la présente loi, à un conseil qui prend le nom de Conseil d'administration du port.

Le nouveau régime est institué, dans chaque port, par un décret rendu en Conseil d'Etat, après enquête, sur la proposition du ministre des Travaux publics, du ministre du Commerce et du ministre des Finances.

Le décret d'institution détermine la circonscription dans l'étendue de laquelle le Conseil est appelé à exercer ses attributions.

Dans les limites de cette circonscription le port et ses dépendances continuent à faire partie du domaine public.

Le même décret règle les dispositions que nécessite la substitution du régime nouveau au régime antérieur.

Article 2. — *Attributions du Conseil d'administration.*

Le Conseil d'administration est chargé de la gestion du port. Il a notamment à pourvoir à tout ce qui concerne :

1° L'entretien du port et de ses accès;

2° Les améliorations et extensions du port et de ses accès;

3° L'installation et l'administration de l'outillage public (grues, hangars, magasins, engins de radoub, remorquage, halage, lamanage, etc...), ainsi que la surveillance des outillages concédés ou privés;

4° La surveillance de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées des quais et, éventuellement, l'établissement et l'exploitation desdites voies, sous réserve du contrôle exercé par l'Etat;

5° L'éclairage, les distributions d'eau, de lumière et de force, pour tout ce qui n'incombe pas au service municipal ou au service des phares;

6° Les occupations temporaires du domaine public maritime compris dans les limites de la circonscription du port;

7° La police du port et de ses accès;

8° Les secours contre l'incendie;

9° Le pilotage.

Sont et demeurent exclus des attributions du Conseil, le service des phares et balises, le service des sémaphores, le service des douanes, la police judiciaire, la police municipale et la police sanitaire.

Article 3. — *Composition du Conseil.*

Dans les villes où siège une Chambre de commerce, le Conseil d'administration du port est composé de quinze membres, savoir :

1° Le président de la Chambre de commerce, président;

2° Cinq membres désignés par la Chambre de commerce, dont trois appartenant à la Chambre ou réunissant les conditions légales d'éligibilité à cette Chambre, et deux choisis parmi les armateurs, constructeurs de navires, courtiers maritimes, consignataires, entrepreneurs de manutentions maritimes ou capitaines au long cours;

3° Un membre désigné par le Conseil général du département, pris parmi ses membres;

4° Un membre désigné par le Conseil municipal de la ville, pris parmi ses membres;

5° Cinq membres nommés par décret, dont deux sur la proposition du ministre des Travaux publics, deux sur la proposition du ministre du Commerce et de l'Industrie, et un sur la proposition du ministre des Finances;

6° Un membre appartenant à l'une des entreprises de transports terrestres ou fluviaux desservant le port, nommé par décret, après avis de la Chambre de commerce;

7° Un ouvrier du port. La composition du corps électoral et les conditions d'éligibilité pour la nomination de cet ouvrier seront déterminées par un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12 de la présente loi.

Le Conseil nomme un vice-président choisi parmi ses membres.

Ne peuvent être membres du Conseil :

1° Les fonctionnaires attachés aux services dont ils ont la gestion ;

2° Les agents payés sur les fonds dont ils disposent.

Les membres du Conseil ne peuvent être entrepreneurs des services qu'ils administrent.

Les fonctions de membre du Conseil sont gratuites ; les membres du Conseil ont seulement droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat.

Le préfet du département et le sous-préfet de l'arrondissement ont entrée au Conseil et y ont voix consultative.

L'ingénieur en chef du port et le chef du service du pilotage assistent aux séances du Conseil avec voix consultative. Ils sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des décisions prises par le Conseil dans les limites de sa compétence.

Les chefs de service des autres administrations publiques dans la ville où est situé le port sont tenus d'assister ou de se faire représenter aux séances du Conseil toutes les fois qu'ils y sont convoqués, et de lui fournir verbalement ou par écrit tous les renseignements qui seraient réclamés par lui sur les affaires intéressant le port et rentrant dans ses attributions.

Pour les autres ports, la composition du Conseil est déterminée, dans chaque cas, par le décret d'institution.

ARTICLE 4. — *Personnel.*

Le Conseil d'administration nomme à tous les emplois du service du port, en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents.

Toutefois, l'ingénieur en chef, les ingénieurs, conducteurs et commis chargés des travaux du port, ainsi que les officiers et maîtres de port, sont pris dans le personnel du ministère des Travaux publics. La nomination et l'administration de ce personnel demeurent réservées au ministre des Travaux publics. L'ingénieur en chef est

désigné après avis du Conseil d'administration du port.

Les pilotes sont recrutés conformément aux dispositions réglementaires qui les concernent.

Le receveur-comptable est nommé par le ministre des Travaux publics, avec l'agrément du ministre des Finances. Il doit remplir les conditions de capacité et fournir les garanties fixées par l'un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12 de la présente loi.

Le même règlement détermine les conditions dans lesquelles il peut être fait appel pour l'exécution des services financiers du Conseil au personnel du ministère des Finances ;

Article 5. — *Personnalité civile.*

Un port dans lequel a été institué le régime organisé par la présente loi est un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics.

Le président du Conseil d'administration le représente dans tous actes de gestion et dans toutes instances devant les tribunaux judiciaires ou administratifs, soit par lui-même, soit par un délégué désigné dans les conditions qui seront fixées par un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12 de la présente loi.

Le Conseil d'administration ne peut, sans y être régulièrement autorisé, acquérir ni aliéner aucun immeuble ni contracter aucun emprunt, avec ou sans affectation hypothécaire, ni consentir de baux de plus de dix-huit années de durée.

Article 6. — *Ressources ordinaires.*

Le Conseil d'administration est autorisé à inscrire au titre des ressources ordinaires, à charge de pourvoir aux dépenses d'entretien et de réparations du port et de son accès :

1° Les droits de quai perçus par application des lois des 30 janvier 1872, 23 décembre 1897 et 23 mars 1898, et les centimes additionnels régulièrement autorisés ;

2° Les produits de l'exploitation de l'outillage public, directement administré ou affermé par le Conseil et, éventuellement, de l'exploitation des voies ferrées des quais ;

3° Les produits des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services qu'il organise ou subven-

tionne en vue d'assurer le sauvetage des navires et de leurs cargaisons, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port;

4° Les produits des taxes de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée;

5° Les produits des redevances pour occupations temporaires du domaine public.

Article 7. — *Ressources extraordinaires.*

Le Conseil d'administration dispose des ressources extraordinaires ci-après :

1° Subsides de l'État, du département, des communes, des établissements publics et des particuliers pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès;

2° Produits des péages locaux établis par application des lois sur la marine marchande;

3° Produits des emprunts autorisés;

4° Dons et legs;

5° Toutes autres recettes accidentelles.

Article 8. — *Budgets et comptes.*

Le Conseil d'administration établit chaque année un budget ordinaire et un budget extraordinaire ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

Les dépenses du budget ordinaire comprennent les dépenses annuelles et permanentes.

Les dépenses d'entretien et de réparations sont obligatoires. Elles peuvent être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du ministre des Travaux publics et inscrites d'office au budget.

Toutes les autres dépenses ressortissent au budget extraordinaire.

Le compte général des recettes et des dépenses est établi, chaque année, pour l'année précédente, par le Conseil d'administration et soumis avant le 1er juin à l'approbation du ministre des Travaux publics et du ministre du Commerce et de l'Industrie.

Le budget de l'année suivante est dressé par le Conseil dans la première quinzaine d'octobre et soumis avant le 1er novembre à l'approbation du ministre des Travaux publics et du ministre du Commerce et de l'Industrie.

ARTICLE 9. — *Contrôle de l'État.*

Toute délibération du Conseil d'administration est transmise, dans les huit jours, au préfet, qui en accuse réception dans un autre délai de huit jours.

Le préfet peut l'annuler par un arrêté motivé, sauf recours au Conseil d'État. Il peut également en suspendre l'exécution pendant un délai maximum de six semaines, afin d'en référer aux ministres compétents.

Hors le cas d'annulation ou de suspension et hors celui où la délibération se rapporte à une question dont la solution est réservée par les lois et règlements à l'autorité supérieure, toute délibération devient exécutoire, soit par la notification au Conseil d'un avis de non-opposition du préfet, soit, à défaut de cette notification, par l'expiration d'un délai de trois semaines à partir de la date de l'envoi au préfet.

Toutes les opérations du Conseil sont placées sous le contrôle direct du ministre des Travaux publics, qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services. Tous les frais de contrôle sont à la charge du Conseil et le montant annuel en est fixé par le décret d'institution prévu à l'article premier.

Le Conseil peut être dissous sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre du Commerce et de l'Industrie par un décret motivé rendu en Conseil des ministres. Il est, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes.

ARTICLE 10. — *Suppression du Conseil d'administration.*

Le régime institué dans un port en vertu de la présente loi peut y être aboli, et le Conseil d'administration définitivement supprimé par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur.

ARTICLE 11. — *Attribution de juridiction.*

Les constatations relatives à l'exécution des travaux entrepris par le Conseil d'administration, en vertu de

l'article 2 de la présente loi, sont jugées par le Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État.

Article 12. — *Mesures d'application.*

Des règlements d'administration publique rendus sur la proposition des ministres des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie et des Finances détermineront les conditions d'application de la présente loi, notamment en ce qui concerne l'étendue et la portée des attributions des Conseils d'administration en général, la durée des mandats, les catégories de personnes dans lesquelles les membres à nommer par décret par application du n° 5 de l'article 3 devront être choisis, les conditions suivant lesquelles seront données les autorisations d'acquérir, d'aliéner, d'emprunter et de percevoir, l'organisation du contrôle des dépenses engagées et celle du contrôle prévu à l'article 9, la constitution et la limitation du fonds de réserve, le fonctionnement des Conseils d'administration, la passation des marchés, l'exécution des travaux, les règles de la comptabilité.

TABLE DES MATIÈRES

PARIS. — L. MARETHEUX, IMPRIMEUR, 1, RUE CASSETTE. — 7361.